

Noord/Zuidlijn

**Verslag nr. 69
2e kwartaal 2011**

**Gemeente Amsterdam
Dienst Noord/Zuidlijn**

Q2 - 2011

INHOUDSOPGAVE

Bladzijde

1.	Inleiding	
1.1	Doel	3
1.2	Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal	3
2.	Projectvoortgang	
2.1	Werk in uitvoering	4
2.2	Vorbereiding transporttechniek en exploitatie	7
2.3	Overdracht en beheer infrastructuur	9
2.4	Omgevingsprojecten	9
2.5	Veiligheid	11
2.6	Systeemintegratie	13
2.7	Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking	13
2.8	Overige	13
3.	Projectbeheersing	
3.1	Programma van Eisen	15
3.2	Planning	15
3.2.1	Projectplanning	15
3.2.2	Haalbaarheid start exploitatie Noord/Zuidlijn	16
3.3	Financiën	16
3.3.1	Monitoring budget en prognose	16
3.3.2	Mutaties budget en prognose afgelopen verslagperiode	18
3.3.3	Dekking	19
3.3.4	Financiële voortgang	20
3.3.5	Mijlpalen met betrekking tot de Rijkssubsidie	20
3.4	Risico's en onzekerheden	21
4.	Kwaliteit en organisatie	
4.1	Ontwikkelingen binnen Dienst Noord/Zuidlijn	25
4.2	Kwaliteitssysteem Noord/Zuidlijn	25
4.3	Interne audits	25
4.4	Externe audits	26
5.	Omgeving en Informatie	
5.1	Langs de lijn	27
5.2	Informatiecentrum	31
5.3	Digitale media	32
5.4	In de pers	33
	Bijlage projectplanning	35

1. INLEIDING

1.1 Doel

De kwartaalverslagen geven het gemeentebestuur, de gemeentelijke Diensten, Stadsregio Amsterdam (SRA) en het Ministerie van Infrastructuur & Beheer inzicht in de voortgang van het project Noord/Zuidlijn.

Het kwartaalverslag dient ook als onderbouwing van de declaraties m.b.t. de Rijkssubsidie. De declaraties geschieden op basis van de mijlpalenmethodiek. Deze methodiek maakt onderdeel uit van de lumpsumbeschikking, die is afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 23 december 1999 onder nummer DGP/VI/U99.04694.

Verder is het verslag een bron van informatie voor inwoners van Amsterdam en andere belangstellenden.

Dit kwartaalverslag beschrijft de maanden april, mei en juni 2011.

1.2 Belangrijkste gebeurtenissen afgelopen kwartaal

Tunnelement onder het Centraal Station ingevaren

Onder ruime belangstelling van publiek en pers is het tunnelement onder het Centraal Station op 31 mei 2011 ingevaren. Aan deze belangrijke mijlpaal zijn de afgelopen jaren veel complexe werkzaamheden onder het Centraal Station vooraf gegaan. Na het invaren is direct begonnen met het afzinken van het tunnelement naar zijn definitieve locatie, dit neemt ruim een maand in beslag. Nadat de werkzaamheden bij de De Ruyterkade zijn afgerond kunnen de tunnelementen in het IJ worden ingevaren en afgezonken, waarna de verbinding met Noord is gemaakt. Dit zal halverwege 2012 aanvangen.

Molly onderweg naar station Ceintuurbaan

Na de inzegening van de 3^e tunnelboormachine op 28 april is Molly volgens planning in de 2^e week van mei vertrokken vanaf het Scheldeplein richting station Ceintuurbaan. Aan het einde van deze verslagperiode is Molly zonder problemen 250 meter gevorderd. Naar verwachting zal de tunnelboormachine in augustus aankomen bij station Ceintuurbaan.

Ontgraven station Vijzelgracht onder verhoogde luchtdruk gestart

In het afgelopen kwartaal zijn alle voorbereidende werkzaamheden voor het onder verhoogde luchtdruk ontgraven van de laatste grondlaag in station Vijzelgracht afgerond volgens planning. Het sluitstuk was het testen van de luchtdrukinstallatie. Na de positieve resultaten van deze test is het uitgraven onder verhoogde luchtdruk gestart. Dit zal naar verwachting tot eind dit jaar duren.

Noodwaterkering Oostlijn in gebruik genomen

De noodwaterkering die bij calamiteiten de bestaande Oostlijn kan afsluiten, is het afgelopen kwartaal gereed gekomen en op 23 mei 2011 in gebruik genomen.

2. PROJECTVOORTGANG

2.1 Werk in uitvoering

Amsterdam-Noord

Station Buikslotermeerplein

De perronconstructie is aangebracht en de stalen randconstructie en geluidsschermen zijn nagenoeg afgerond. Er dient nog een aantal restwerkzaamheden door de aannemer te worden uitgevoerd voordat de oplevering geaccepteerd wordt.

In opdracht van DIVV-AMSYS wordt gewerkt aan de constructieve aanpassing van de stijpunten van het station. Hiermee kan in de toekomst een extra roltrap worden geplaatst. Naar verwachting zal deze aanpassing eind augustus zijn afgerond. De kosten voor de constructieve aanpassingen zijn gedekt uit het BonRoute fonds.

Nieuwe Leeuwarderweg

Op verzoek – en voor rekening van – Stadsdeel Noord zijn afgelopen kwartaal extra werkzaamheden aan de stadsparkbruggen (leuning en asfalt) afgerond. In uitvoering zijn de verdere afwerking van de bermen en de afscheiding tussen de metrobaan en het wegverkeer.

Er is nog geen overeenstemming met Stadsdeel Noord en Noordwaarts over het ontwerp van de geluidsschermen langs de Nieuwe Leeuwarderweg. Op voordracht van de DNZL is in overleg met Stadsdeel Noord, DIVV en Noordwaarts voorgesteld om voor de geluidsschermen over te gaan tot een versoberd ontwerp. Het voorstel is met instemming ontvangen, een definitief besluit is echter nog niet genomen, waardoor de ontwerpfase nog niet is gestart. Hierdoor krijgt de geplande uitvoering in 2012 een uitloop in het eerste kwartaal van 2013. De aanleg van de definitieve deklaag van geluidreducerend asfalt op de Nieuwe Leeuwarderweg en de aanleg van het definitieve maaiveld aan de westzijde zullen plaatsvinden na voltooiing van de geluidsschermen.

Voor de overige projectdelen in Noord geldt dat er gewerkt wordt aan de overdracht aan de beheerder of dat deze in tijdelijk beheer zijn bij de DNZL.

Zinktunnel IJ

Voordat de zinkelementen van de zinktunnel kunnen worden afgezonken in het IJ moet het betonwerk van de De Ruyterkade zodanig gereed zijn dat de zinkelementen onder het wateroppervlak er tegenaan geplaatst kunnen worden. De verwachting is dat dit in het 2e kwartaal van 2012 plaats gaat vinden.

In het 1e kwartaal van 2011 heeft er grondonderzoek ter plaatse van de zinksleuf in het IJ plaats gevonden. Aanvullend onderzoek naar de aangetroffen asbestvervuiling op de plek de te graven zinksleuf is niet noodzakelijk gebleken; de verontreinigde sliblaag kan worden afgevoerd naar de Amerikahaven. Wel is een saneringsplan noodzakelijk, dat momenteel wordt opgesteld. Vierwekelijks worden de drijvende zinktunnelelementen in de Suezhaven geïnspecteerd. Tevens worden het werkterrein Sixhaven en de tunnel wekelijks geïnspecteerd.

Amsterdam Centraal Station

De Ruyterkade/Zinksleuf

In april zijn voorzichtig alle tijdelijke stempels en gordingen uit de zinksleuf en de bouwkuip aan de De Ruyterkade verwijderd en waren er verdere voorbereidende werkzaamheden voor het invaren van het tunneldeel CS. Zonder problemen werd op 31 mei onder veel publieke belangstelling het tunneldeel CS vanuit de Suezhaven naar het Centraal Station getransporteerd en vervolgens met behulp van lieren in de sluis kuip getrokken. Vervolgens is begonnen met het afzinken van het tunneldeel onder het Centraal Station.

Voorplein

In april zijn de damwanden voor de bouwkuipen van de stijpunten West en Damrak van het toekomstig metrostation CS trillingsvrij ingebracht. Dit is op deze manier uitgevoerd om schade aan de omgeving te voorkomen. Aansluitend zijn stempelramen aangebracht en zijn de bouwkuipen uitgegraven. Na het storten van de fundatievloeren van de stijpunten is gestart met het maken van doorbraken door de diepwanden voor de aansluitingen op de nieuwe metrohal. Zoals eerder gemeld is de gedeeltelijke ingebruikname van de metrohal voorplein (verbinding met Oostlijn) verschoven van het 3e naar het 4e kwartaal van dit jaar.

In de metrohal zelf zijn nog resterende voorzetwanden gestort. Op het diepste niveau is gestart met laswerk om in een later stadium de stalen spanten te kunnen plaatsen die het dak van het metrostation gaan ondersteunen. Eind mei is gestart met het boor- en zaagwerk in de wand tussen de Oostlijn en de metrohal voorplein ten behoeve van de verbinding met de Oostlijn.

De werkzaamheden aan caisson 2, die de metrohal onder het voorplein zal verbinden met het caisson aan het Damrak (voorheen startschacht boorproces), zijn per medio maart gestart. Er zijn eerst een aantal betonnen en stalen funderingspalen gemaakt en vervolgens zijn circa 300 zogenoemde zanddrains aangebracht. Deze moeten ervoor zorgen dat water uit dieper liggende kleilagen kan wegstromen, zodat een draagkrachtig grondpakket ontstaat. Het betonwerk voor caisson 2 start naar verwachting na de bouwvak.

Binnenstad

Boortracé tussen Damrak en station Rokin

In het afgelopen kwartaal heeft de aannemer vrieslansen tussen de twee tunnelbuizen aangebracht om de grond bij de dwarsverbinding Beursplein te kunnen bevriezen. Eind mei is de vriesinstallatie aangezet en moet er gewacht worden totdat de grond voldoende bevroren is om te starten met het uitgraven van deze mini-tunnel.

Station Rokin

De afgelopen periode zijn beide kopwanden van het station gestort. Bovendien is er gewerkt aan de voorzetwanden en de perronwanden van het station.

Station Vijzelgracht

De werkzaamheden in het 2e kwartaal stonden voor een groot deel in het teken van de opbouw van de overdrukinstallatie en het verder uitgraven van het station onder normale atmosferische druk tot een niveau van NAP -26m. Tevens zijn de diepwandvoegen afgedekt tot een niveau van maximaal NAP -30m. Hierbij is op zondag 29 mei en zondag 5 juni bij een aantal voegen lekkages geconstateerd. Deze situatie, die niet bedreigend is geweest voor de omgeving van het station Vijzelgracht of het bouwproces, is opgelost door de voegen te injecteren. Door een kleine uitloop in de uitgravingswerkzaamheden is de start van het uitgraven onder verhoogde luchtdruk licht vertraagd. Naar verwachting zal dit ingelopen worden tijdens de het uitgraven onder verhoogde luchtdruk.

Station Ceintuurbaan

In het afgelopen kwartaal was het betonwerk aan de voorzetwanden op beide niveaus van het station in volle gang. Gelijktijdig is er gewerkt aan de kopwanden van het station. Daarin zijn onderdelen voor de ontvangst van de tunnelboormachines gestort. De zuidelijke kopwanden zijn gereed gekomen in mei. De noordelijke kopwanden worden in juli afgerond voordat de eerste tunnelboormachine aankomt. Booraannemer Saturn is begin juni gestart met de eerste werkzaamheden in de Ceintuurbaan om het station met alle benodigde voorzieningen 'boor-ontvangst-gereed' te maken.

Bij entree-zuid is dit kwartaal bovengronds het sloopwerk van het oude ABN-Amro gebouw afgerond. Kabels en leidingen worden verlegd en het funderingsherstel van het pand ernaast is gestart. Daarna kan het sloopwerk van het ondergrondse deel van het bankgebouw aanvangen en kan de damwand voor de bouwkuip ten behoeve van de entree tot het station worden geplaatst.

Tijdelijke Maatregelen/Mitigerende Maatregelen

Aan de Churchillaan is de eerste fase van de bouw van de nooduitgangen afgerond. De werkterreinen zijn tijdelijk verkleind om ruimte te bieden aan de omgeving. Na de passage van de tunnelboormachines worden de verbindingen met de tunnelbuizen gebouwd.

Molly is in het tweede kwartaal de brug over het Amstelkanaal onderdoor gepasseerd. Tijdens de passage is de brug actief gemonitord en zijn de optredende zakkingen via een groutinjectie gecompenseerd. Deze werkwijze zal ook worden gebruikt tijdens de passage van de tweede tunnelboormachine.

In juni is gestart met het opnieuw inrichten van het werkterrein in de Daniël Stalpertstraat. In juli volgt het werkterrein in de Saenredamstraat in afwachting van de passage van de tunnelboormachine. Net als bij de brug over het Amstelkanaal zijn hier in het verleden schachten gebouwd en voorinjecties uitgevoerd. Vanuit de schachten kunnen mogelijke zettingen tijdens de passage van de tunnelboormachine worden gecompenseerd door grout te injecteren.

Zuid

Europaplein

De definitieve bestrating op het voorplein van de RAI is in het eerste kwartaal opgeleverd. Deze is van dezelfde hoge kwaliteit als op de Zuidas. De aannemer heeft aan het einde van dit kwartaal de restpunten afgerond, waarna het voorplein overgedragen is aan de beheerder.

Boorproces

Scheldeplein

Na de inzegening is tunnelboormachine 'Molly' begin mei volgens planning gestart met het boren vanuit het Scheldeplein richting station Ceintuurbaan. Het boorproces verloopt regelmatig, net als bij de eerder geboorde tunnelbuizen, wat leidt tot een zeer goede kwaliteit van de tunnelbuis en een goede voortgang. In de afgelopen periode is 250 meter geboord. Volgens de huidige planning zal 'Molly' per augustus in station Ceintuurbaan arriveren. Vervolgens zal in de daarop volgende weken de stationspassage plaatsvinden. De voorbereidingen voor de opbouw in het station van het ontvangst- en transportsysteem (Shield-Transfer-Systeem) voor de tunnelboormachine zijn volgens planning van start gegaan.

Bentonietscheidingsinstallatie Ouderkerkerdijk

De bentonietscheidingsinstallatie is in de afgelopen maanden opgebouwd aan de Ouderkerkerdijk. Daarna is de geluidwerende hal om de installatie geplaatst. In de installatie wordt met behulp van zeven en luchtstromen de door de tunnelboormachine weggegraven grond gescheiden van de boorspoeling. De installatie draait momenteel probleemloos en de grond wordt per schip afgevoerd naar de IJhaven.

Kruising A10 en station Zuid

Tijdens het 1e kwartaal heeft de aannemer ter plaatse van de onderdoorgang A10 aan de restpunten onder een beperkt toegangsregime moeten werken, omdat de booraannemer de onderdoorgang als werkterrein in gebruik heeft. De komende periode wordt bepaald hoe om te gaan met de restpunten en zaken die oplevering tot nu toe in de weg hebben gestaan. Er zijn scenario's uitgewerkt om tot afronding van dit contract te komen. Een korting voor het niet behalen van de eindmijlpaal is opgelegd en ingehouden op de termijnbetalingen.

De aannemer van station Zuid heeft op 29 mei het metroviaduct Beethovenstraat en de perrons van station Zuid voltooid. De directie heeft op 1 juni tijdens de opname het werk nog niet goedgekeurd, zodat het werk nog niet als opgeleverd kan worden beschouwd. De aannemer is gevraagd om een plan van aanpak op te stellen waarin uiteen wordt gezet hoe en wanneer de nog uit te voeren werkzaamheden worden afgerond. De aannemer heeft het gevraagde plan ingediend met de garantie dat de werkzaamheden voor de bouwvak 2011 gereed zijn.

2.2 Voorbereidingen transporttechniek en exploitatie

De voorbereidingen voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn gebeuren onder verantwoordelijkheid van de Dienst Noord/Zuidlijn in nauwe samenwerking met het Projectbureau AMSYS (Amsterdam Metro System) van de Dienst IVV. AMSYS is in 2007 opgericht om een aantal onderdelen voor de exploitatie van de Noord/Zuidlijn in te kopen, zoals de nieuwe metrovoertuigen en de systemen voor treinbeveiliging. De activiteiten van AMSYS hebben betrekking op het gehele metronet van Amsterdam en zijn niet alleen beperkt tot de Noord/Zuidlijn. Zie ook de afzonderlijke voortgangsrapportages AMSYS.

Aanbesteding transporttechniek en afbouw (DNZL)

De beoordeling van de aanbiedingen van de drie gegadigde partijen is afgelopen kwartaal afgerond. Op 9 juni is het voornemen tot gunning voor het contract Transporttechniek & Afbouw uitgesproken voor de "preferred bidder". Binnen de standaard rechtsbeschermingstermijn van 15 dagen heeft één van de verliezende partijen bezwaar aangetekend bij de Rechtbank. Een uitspraak zal volgens de Rechtbank in augustus volgen. Momenteel wordt met de betreffende partij overleg gevoerd om een rechtsgang alsnog te voorkomen.

Metrovoertuigen Noord/Zuidlijn (AMSYS)

Leverancier Alstom is door middel van een Design & Build contract volledig verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van de metrovoertuigen. Projectbureau AMSYS, ondersteund door GVB, beoordeelt of de ontwerpkeuzes van Alstom en de bouw voldoen aan de functioneel-technische specificatie-eisen. De ontwerpfase van het project Metrovoertuigen (M5/M6) is in het 1^e kwartaal van 2011 afgerond. Vervolgens is gestart met de productie van de voertuigen. Het project verloopt volgens planning. Begin 2012 worden de eerste voertuigen voor het bestaande net (M5) geleverd. De serie M6, voor de Noord/Zuidlijn, volgt vanaf 2014. De M6-serie is als optie meegenomen in het contract met Alstom, maar dient nog wel definitief besteld te worden.

Systemen voor Signalling & Control (AMSYS)

De Europese aanbesteding van de Signalling & Control-systemen (treinsturing en -beveiliging) voor het bestaande metronet en de Noord/Zuidlijn bevindt zich in de BAFO-fase (Best-and-Final-Offer). Medio juli 2011 dienen de gegadigde leveranciers hun BAFO's in te leveren, waarna de beoordeling start. Volgens planning is eind september 2011 bekend welke leverancier de economisch meest voordelige aanbidding heeft gedaan en de status van "preferred bidder" krijgt.

In het 4^e kwartaal van 2011 zal de aanvraag van een uitvoeringskrediet voor Signalling & Control (S&C) worden voorgelegd aan het gemeentebestuur. Na de verlening van het krediet kan in december 2011 het contract voor de S&C-systemen gegund worden aan de preferred bidder. Het grootste deel van de budgettaire dekking voor de gehele projectscope (bestaand metronet en NZL) moet gevonden worden binnen het Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP) en het Meerjaren Onderhoudsprogramma (MOP) van de Stadsregio Amsterdam. De dekking (op basis van de geraamde kosten) voor de onderdelen ten behoeve van de Noord/Zuidlijn is geregeld binnen het projectbudget Noord/Zuidlijn.

Het Dagelijks Bestuur (DB) van de Stadsregio heeft op 19 mei 2011 kennisgenomen van de eindrapportage over automatisch rijden (UTO/GoA4). Op basis van deze rapportage heeft het DB besloten om:

- § niet langer te streven naar invoering van automatisch rijden op het Amsterdamse metronet;
- § het automatiseringsniveau van het metrobeveiligingssysteem vast te stellen op GoA2+ (semi-automatisch rijden met de mogelijkheid om in de toekomst te migreren naar automatisch rijden);
- § advies te vragen over dit onderwerp bij de Adviescommissie Amsterdam (de Gemeenteraad) en de Colleges van de Gemeenten Amstelveen, Amsterdam, Diemen en OuderAmstel. Deze adviesaanvraag wordt samen met de aanvraag voor het uitvoeringskrediet voorgelegd aan de Gemeenteraad.

ICT/Telecom programma (AMSYS)

Om de consistentie met het bestaande metronet te waarborgen worden, analoog aan Signalling & Control en de metrovoertuigen, de ICT/Telecom voorzieningen van de Noord/Zuidlijn ingekocht binnen een groter programma, waarbij ook de ICT/Telecom voorzieningen voor het bestaande metronet worden vernieuwd.

In het 2^e kwartaal van 2011 zijn geen wijzigingen opgetreden in de planning van het ICT/Telecom-programma. In deze planning zijn de onderlinge afhankelijkheden van de projecten binnen het programma als de afhankelijkheden met de werkzaamheden voor Transporttechniek & Afbouw en Signalling & Control aangegeven.

Een risico voor de uitrol van de moderne Signalling- en ICT-systemen is het niet verkrijgen van een breedband radionetwerk met eigen frequenties. In het 1^e kwartaal van 2011 is een verzoek ingediend bij het Ministerie van Economische Zaken om de frequenties niet te veilen, maar “ter beschikking te stellen voor vergunningverlening bij voorrang ten behoeve van treinbeveiliging en treinsturing en/of systemen voor veiligheid en toezicht in het Openbaar Vervoer op een geografisch beperkt gebied”. Dit verzoek is nog steeds in behandeling bij het Ministerie.

Op verzoek van de Stadsregio is in het afgelopen kwartaal een nadere financiële vergelijking gemaakt tussen het integraal uitvoeren van het ICT/Telecom-programma en het scenario waarin de componenten op het bestaande metronet één op één worden vervangen op het moment dat ze het (dreigen te) begeven. De uitkomst van deze analyse is dat de kosten voor het bestaande metronet bij één op één vervangingen en instandhouding aanzienlijk hoger zijn dan wanneer gekozen wordt voor een integrale uitvoering van het voorgestelde ICT/Telecom-programma. Naast de kwalitatieve voordelen van het integrale programma (een hogere functionele standaard voor beeld, geluid, datatransport en besturing en een lagere kans op storingen) blijkt nu dus ook dat de “businesscase” voor de integrale aanpak positief uitvalt ten opzichte van een ad hoc aanpak op basis van één op één vervangingen. Het subsidiebesluit van het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio met betrekking tot het integrale ICT/Telecom-programma wordt in het 3^e kwartaal 2011 verwacht. In het 4^e kwartaal van 2011 wordt voor het programma een uitvoeringskrediet aangevraagd bij het gemeentebestuur.

Organisatie metro-activiteiten Amsterdam

In april 2011 heeft het College van B&W besloten de metro-activiteiten in Amsterdam anders te organiseren. Onderdeel van deze verandering is dat op korte termijn de taken Signalling & Control en ICT/Telecom overgaan van IVV/AMSYS naar de dienst NZL. In het kader van deze overdracht heeft het college opdracht gegeven een 0-meting uit te voeren naar deze activiteiten. Met deze 0-metingen is een aanvang gemaakt; in de 2^e helft van 2011 zal hierover worden gerapporteerd.

2.3 Overdracht en beheer infrastructuur

Bij de oplevering van de Noord/Zuidlijn moet de gerealiseerde infrastructuur worden overgedragen aan de (toekomstig) beheerders. Daarnaast komen er onderdelen van het project eerder gereed dan de finale opleverdatum van het project. Deze onderdelen dienen in tijdelijk beheer te worden genomen of direct in definitief beheer, indien er meteen gebruik van wordt gemaakt. Dit laatste geval betreft hoofdzakelijk infrastructuur van derde partijen.

De concretisering van diverse afspraken met DIVV Beheer en AMSYS is afgelopen kwartaal voortgezet, om te borgen dat de indienststelling en de overdracht van de Noord/Zuidlijn op de gewenste datum kan plaatsvinden. Het Programma van Eisen Overdrachtsproces is door DIVV Beheer in nauw overleg met DNZL, AMSYS en GVB nader uitgewerkt. In de contracten van de bovenbouwcontracten (Transporttechniek & Afbouw en Signalling & Control) zijn de belangrijkste elementen opgenomen. Aan de hand hiervan hebben de gegadigden voldoende beeld van de omvang van de te leveren documentatie.

Met Waternet wordt overlegd welke aanpassingen nodig zijn voor het riool Sixhavenweg, voordat deze in beheer kan worden overgenomen. Er is nog overleg gaande met Noordwaarts en Waternet over de definitieve locatie van de inmiddels aangelegde hoofdwaterafvoer bij station Buikslotermeerplein. Provincie Noord-Holland heeft per brief ingestemd met de aanleg van de nieuwe kademuur conform het voorstel van DNZL.

De nulmetingen bij station Johan van Hasseltweg en de in-situ tunnel in Noord worden opnieuw uitgevoerd. De opgeleverde contracten Europaplein en onderdoorgang A10 zijn ingemeten. Voor de overdracht van het viaduct bij rijksweg A10 aan Rijkswaterstaat is nog geen overeenstemming bereikt over de onderhoudskosten. Het overdrachtdossier voor de Noodwaterkering Oostlijn ligt ter review bij DIVV Beheer. Naar verwachting zal de definitieve overdracht in het 3^e kwartaal van dit jaar plaatsvinden.

2.4 Omgevingsprojecten Noord/Zuidlijn

Op of in de omgeving van de huidige en toekomstige bouwterreinen en opslagplaatsen van de Noord/Zuidlijn staan meer dan honderd projecten gepland, waarmee de Noord/Zuidlijn een relatie heeft. Het betreft bijvoorbeeld projecten door stadsdelen, het GVB of corporaties. Sommige projecten hebben een fysieke of programmatische relatie met de Noord/Zuidlijn, andere zijn van invloed op de bereikbaarheid van een buurt waar werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn plaatsvinden.

GVB

Het GVB is in mei jl. gestart met de vervanging van het spoor in de noordelijke Ferdinand Bolstraat. De werkzaamheden vallen gedeeltelijk samen met de mitigerende maatregelen van de Noord/Zuidlijn in de zijstraten. Vooral over de planningsafstemming van beide projecten zijn met de WWU enkele afspraken gemaakt. Aangezien het GVB de spoorvervanging volgens planning heeft uitgevoerd, kan de Noord/Zuidlijn de werkterreinen in de Daniël Stalpertstraat en Saenredamstraat eveneens op tijd inrichten.

Liander

Liander heeft in de noordelijke Ferdinand Bolstraat enige vertraging opgelopen met haar project om langs het tracé van de Noord Zuidlijn de gietijzeren leidingen te vervangen. Hierover vindt afstemming plaats, maar er worden geen knelpunten voorzien.

De vervanging van de gietijzeren leiding ter hoogte van het bouwterrein voor station Ceintuurbaan is afgerond. De werkzaamheden van Liander in de directe omgeving van de Vijzelgracht zijn uitgesteld tot na de zomervakantie.

Noord

Voor het CAN gebied is een definitief Plan van Aanpak vastgesteld voor de coördinatie van de BLVC ((bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) aspecten van alle projecten die in uitvoering zijn van DNZL, Noordwaarts, Stadsdeel Noord en IVV. De startbijeenkomst met

de partijen is geweest en begin juli is het eerste reguliere overleg. De actuele werkzaamheden in het gebied zijn die aan de IJdoornlaan (IVV) en het ROC (Noordwaarts). Begin juli organiseert Stadsdeel Amsterdam Noord een inloopmiddag/avond over de plaatsing van geluidsschermen langs de Nieuwe Leeuwarderweg.

Met Noordwaarts vindt nog overleg plaats over de meerkosten voor de overkapping van station Buikslotermeerplein. Noordwaarts heeft gevraagd om deze kap te realiseren in plaats van traditioneleabri's. De meerkosten komen niet ten laste van het Noord/Zuidlijn budget.

Centraal Station

NS Poort, ProRail, DNZL, CSE en Stadsdeel Amsterdam Centrum hebben de gedeeltelijke ingebruikname van de verdeelhal, en de heropening van de hoofdingang van CS integraal voorbereid. Dit betekent dat de werkterreinen op het voorplein van het Centraal Stations gaan wijzigen zodat een deel van het Voorplein in de tweede helft dit jaar kan worden teruggegeven aan de openbare ruimte. De onlangs geplaatste bouwschuttingen verhuizen mee.

Centrum

Op 1 april jl. is IJSEI gestart met de plaatsing van het oostelijk deel van de overkapping van het busstation bij De Ruyterkade. Tijdelijk heeft hiervoor de Ode brug 1 maand als busplatform gefungeerd. De werkzaamheden zijn goed verlopen, en de Ode brug is inmiddels voor het verkeer geopend. Het westelijk deel van de kap start in de zomer 2011. Eind 2011 is het grootste deel van de kap gereed. Alleen het middendeel, boven de zinktunnel, is dan nog niet gereed.

De start van het toeristenseizoen maakt de ruimteschaarste op het Rokin weer duidelijk. De krappe ruimte op het Rokin zelf en bij de brug naar de Oude Turfmarkt zorgen voor opstoppingen door touringcarbussen. Dit hindert vervolgens de logistiek voor het werkterrein van station Rokin. Daarnaast wordt er regelmatig illegaal geparkeerd voor de inrit van het werkterrein. De handhaving door stadsdeel Centrum is niet toereikend om dit probleem op te lossen. Gezocht wordt naar een fysieke oplossing.

NRC Handelsblad verhuist van Rotterdam naar het Rokin. Binnenkort wordt gestart met de verbouw van de voormalige optiebeurs, het nieuwe onderkomen voor de krant.

Zuid

Het proces dat moet leiden tot een definitief inrichtingsontwerp van het maaiveld voor het Scheldeplein is gestart. Hierover is overleg met stadsdeel Zuid en Dienst Zuidas. In de Wielingenstraat zijn in 2012 riool- en herinrichtingswerkzaamheden gepland. Zolang het boorproces plaatsvindt, moet de Wielingenstraat beschikbaar blijven als autoroute. Hierover vindt afstemming plaats met stadsdeel Zuid.

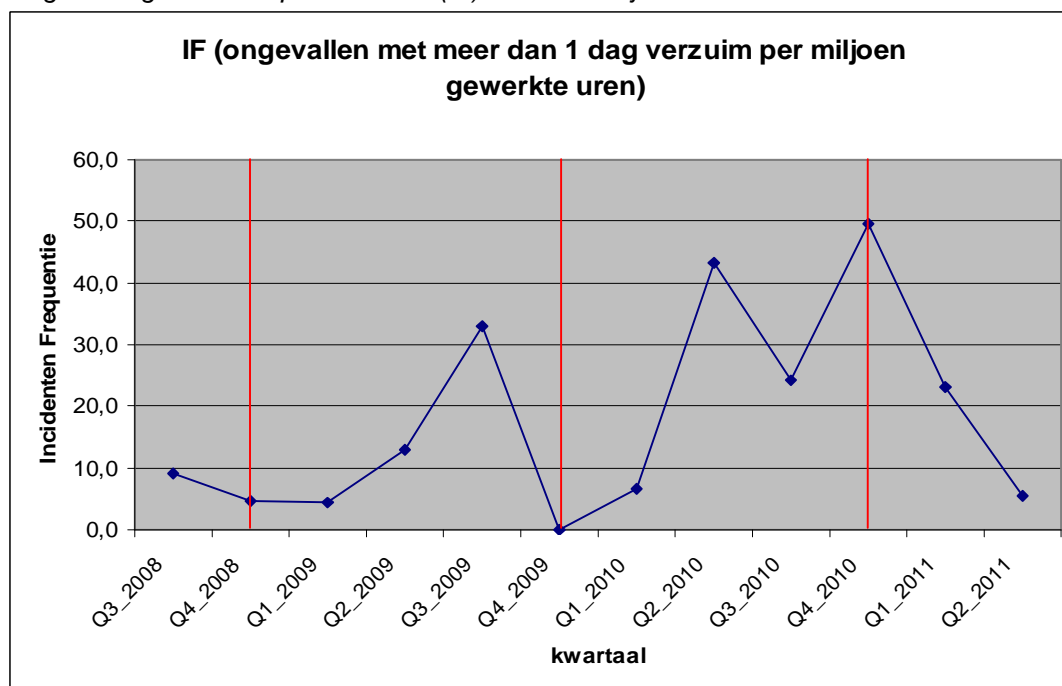
2.5 Veiligheid

Bouwveiligheid en gezondheid

De ongevallenstatistiek laat afgelopen kwartaal een gunstig beeld zien. Het aantal ongevallen met meer dan 1 dag verzuim en de ernst van de ongevallen is ten opzichte van voorgaande kwartalen sterk afgenomen. Alleen bij het boortunnelcontract is een verzuim ten gevolge van een ongeval van meer dan 1 dag geregistreerd. Het betrof een medewerker van de aannemer die als gevolg van een val van 1,4 meter zijn hiel gebroken heeft.

De landelijke norm is dat de gemiddelde ongevallenfrequentie-index (IF) over drie jaar lager moet zijn dan 25. De Noord/Zuidlijn heeft over de afgelopen drie jaar een gemiddelde IF van 17,5 waarmee binnen de norm wordt gebleven. In onderstaande figuur is de ontwikkeling van deze index weergegeven.

Figuur: ongevallenfrequentie-index (IF) Noord/Zuidlijn



periode	IF	ID	IP
Q2 (2011)	5,5	240	0,13%
toelichting			
IF	Incidentenfrequentie = aantal ongevallen per miljoen gewerkte uren		
ID	Gemiddelde verzuimduur in uren (verzuimuren / ongeval)		
IP	Ongevallenverzuimpercentage		

In het tweede kwartaal is speciaal aandacht besteed aan de thema's "hijzen" en "werken op hoogte". De resultaten hiervan zijn verwerkt in het commentaar op de veiligheids- en werkplannen, en in de inspectierapporten. Daarnaast is er per thema een notitie opgesteld. Tevens zijn in de veiligheidsconferentie, gehouden op 29 juni, de resultaten van deze thema's gepresenteerd.

Incidentmanagement

In het afgelopen kwartaal zijn drie meldingen van de piketdienst DNZL geregistreerd, waarvan één vals alarm. De andere twee meldingen hadden betrekking op het op zondag uitvoeren van injectiewerkzaamheden op de Vijzelgracht. Het team informeerde de voorzitter Actiecentrum, omdat dit niet geplande werkzaamheden in het weekend betrof. In beide gevallen was verdere actie niet nodig. Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat zich geen incidenten hebben voorgedaan met een (dreigende) impact op de omgeving. Het is in het afgelopen kwartaal evenmin nodig geweest de hulpdiensten in dat kader in te schakelen.

Systemveiligheid

Voor de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn dient aangetoond te worden dat het werkend vervoersysteem voldoet aan de gestelde veiligheidscriteria. Veiligheidsbewijsvoering gaat over het proces van het leveren en geaccepteerd krijgen van de bewijzen die aantonen dat de Noord/Zuidlijn voldoet aan de veiligheidscriteria voor het bedoelde gebruik, onder voorwaarde van het gespecificeerde onderhoudsregime. De veiligheidscriteria zijn afgeleid van wet- en regelgeving, regionaal en lokaal veiligheidsbeleid en afspraken met belangenpartijen die in het verleden zijn gemaakt. De criteria zijn vertaald naar de verschillende ontwerpen van de Noord/Zuidlijn die grotendeels in uitvoering zijn, op de bovenbouw en spoorssystemen na. De aanbesteding van deze onderdelen is op dit moment nog gaande. Naast infrastructurele maatregelen zal ook de organisatie voor de exploitatiefase (beheerder en vervoerder) gesteld moeten staan en zullen de verschillende operationele procedures beschreven en geïmplementeerd moeten zijn.

In het eerste kwartaal van 2011 is de aanbesteding van de Independent Safety Assessor (ISA) gestart. De ISA is een belangrijke (onafhankelijke) partij voor de veiligheidsbewijsvoering van de Noord/Zuidlijn. Verwacht wordt dat eind augustus een kandidaat gekozen kan worden.

Het integraal veiligheidsplan is op een aantal punten aangepast naar aanleiding van het commentaar van de ISA gegadigden en het commentaar van DIVV.

Voor de implementatie van het C2000 netwerk in de Noord/Zuidlijn zijn enkele aanpassingen nodig om te kunnen voldoen aan de beschikbaarheidseisen die door de Veiligheidsregio Amsterdam/Amstelland zijn bepaald. De kosten hiervoor zijn voorzien in het risicodossier.

De sluitingsstrategie van de vijf waterkeringen in de Noord/Zuidlijn is vastgelegd en akkoord bevonden door het bevoegd gezag.

Er is onderzoek gedaan naar de schade-effecten bij brand voor de tunnel in Noord. Uit dit onderzoek volgt dat geen brandwerende voorzieningen benodigd zijn daar de constructieve integriteit ook bij een brand nog geborgd is. Dit onderzoek zal nog worden uitgebreid naar de tunneldelen bij Europaplein. De resultaten hiervan zullen ter goedkeuring met het bevoegd gezag en de brandweer worden besproken.

Het ventilatieconcept voor station Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan is gereviewd. Hierbij is vastgesteld dat de gekozen benadering (fire safety engineering) op basis van gelijkwaardigheid voldoet aan de regelgeving en aansluit bij de landelijke methodiek voor complexe bouwwerken.

Met de brandweer vindt regelmatig afstemming plaats over de borging van het veiligheidsconcept en de uitwerking van het ontwerp. In het afgelopen kwartaal is de actuele stand van alle bouwvergunningvoorwaarden doorgenomen. De noodstroomvoorziening is in beeld gebracht en ter herbevestiging voorgelegd aan de brandweer. De toetreding en aanvalsstrategie bij calamiteiten voor de diepe stations is besproken. De mogelijkheden om in te spelen op de gewijzigde visie van de brandweer zijn in kaart gebracht en onderwerp van nader overleg.

Het Signalling en Control contract behelst de vervanging van de treinbeveiligingssystemen op de bestaande metrolijnen (resignalling), de vervanging van het huidige VLMS in het Communicatie Centrum Vervoer (CCV) door het nieuwe ATP systeem, het inbouwen van de benodigde S&C componenten in de metrotreinen en de nieuwbouw van het treinbeveiligingssysteem op de Noord/Zuidlijn. Aangezien er nog geen leverancier gekozen is, is het nog onzeker welke techniek en welke bouwvolgorde gekozen gaan worden. Voor de resignalling is echter in alle gevallen geëist dat inbouw en testen van de nieuwe baanapparatuur 's nachts gebeurt. Vanuit veiligheidsmanagement is er gewerkt aan een voorstel voor de inrichting van een vrijgaveproces voor de signalling systemen. Dit proces dient zowel passend te zijn voor nieuwbouw (op de NZL) als voor ombouw van het bestaande net (inclusief tijdelijke omschakelinrichtingen). De rollen van de betrokken partijen en het

vrijgaveproces zijn inmiddels beschreven. Er wordt nog gewerkt aan de criteria voor het passeren van de diverse mijlpalen in het proces aan de beschrijving van de documentenstroom tijdens het vrijgaveproces.

Voor de metrovoertuigen is er een voorstel gemaakt voor de inrichting van een proces voor toelating, vrijgave en acceptatie van het nieuwe M5/M6 materieel.

2.6 Systeemintegratie

Systeemintegratie is het proces om zowel de techniek als organisaties te integreren opdat een werkend vervoersysteem opgeleverd wordt. In de verschillende contracten zijn componenten van het systeem ondergebracht die samen bij exploitatie als één totaalsysteem moet functioneren waarbij ook de organisaties (beheerder en vervoerder) gesteld moeten zijn om het vervoersysteem in bedrijf te nemen.

Er is een strategiedocument in bewerking waarin de organisatie en processen staan beschreven om te komen tot een werkend vervoersysteem. Dit strategiedocument zal in het 3^e kwartaal vastgesteld worden door de directie DNZL. Parallel wordt een organisatorische structuur ingericht waarin de activiteiten en verantwoordelijkheden voor deze fase worden belegd.

De planning van de systeemintegratiefase wordt momenteel nader uitgewerkt en zal naar verwachting volgend kwartaal kunnen worden vastgesteld en verwerkt worden opgenomen in de projectplanning NZL.

Gezien het belang om de vervoerder te betrekken bij de systeemintegratiefase leidend tot een geaccepteerd werkend vervoersysteem, wordt in overleg met het GVB een zogenaamd Memorandum of Understanding opgesteld waarin de wederzijdse meerjarige verwachtingen en samenwerking worden vastgelegd.

Met de komst van de Noord/Zuidlijn zal het aantal te bedienen systemen door de vervoerder meer dan verdubbelen. De Centrale Besturingsinstallatie (CBI) van het GVB is hier niet op toegerust, zodat vervanging noodzakelijk is. Met het GVB wordt overlegd om een totaal bedieningsconcept te ontwikkelen.

2.7 Wijzigingen ten opzichte van de subsidiebeschikking

Er hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het definitief programma van eisen en de voorontwerpen (referentiemodellen), zoals deze zijn vastgelegd in de subsidiebeschikking van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 23 december 1999.

2.8 Overige

Archeologie

De Projectgroep Archeologie Noord/Zuidlijn voert namens het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam de gehele monumentencyclus conform de wettelijk gestelde eisen en normen uit. Het veldwerk is nagenoeg afgerond. Het archeologische werk richt zich op dit moment grotendeels op de verwerking en uitwerking van de ruim 700.000 vondsten en gegevens van de locaties tot een geïntegreerde rapportage. Deze werkzaamheden zullen nog enkele jaren in beslag nemen.

Nog uitstaand veldwerk is de laatste fase van uitgraven van station Vijzelgracht dit jaar. Over een mogelijke inzet bij het afzinken van caisson 2 op het Damrak wordt nog een definitief besluit genomen. De begeleiding van de twee te boren tunnels vanaf het Scheldeplein tot Station Rokin is in mei 2011 van start gegaan. De uitgeboorde grond wordt steekproefsgewijs op vondstmateriaal gecontroleerd.

Naast het geïntegreerde Standaardrapport over het archeologisch werk zal het onderzoek worden afgesloten met de overdracht van het archiveringsgereed vondst- en documentatiemateriaal aan het gemeentelijk depot (Amsterdam Museum). In lijn met de Monumentenwet betreffende deponering én publieke toegankelijkheid van archeologica bestuderen de archeologen tevens de mogelijkheden voor deponering van (een groot deel van) het vondstmateriaal in een permanente presentatie in Station Rokin, met daarbij behorende multimediale informatieverstrekking. In een recent werkoverleg met de wethouders Wiebes en Gehrels zijn de eerste plannen tot opname van archeologie in de inrichting van Station Rokin aangestipt. Deze plannen worden nu verder geconcretiseerd tot een plan van aanpak. Behalve een fysieke inrichting van de vondsten behelst het concept ook informatievoorziening door middel van een multimediale, virtuele presentatie. Voor de ontwikkeling van dit virtuele deel wordt aanhaking gezocht met Virtual Museum, een Europees samenwerkingsproject van de UvA (Erfgoedlab en Allard Pierson Museum).

Vliegende brigade

De “vliegende brigade” is op basis van de aanbevelingen van commissie Veerman ingesteld om in het geval van cosmetische schade aan panden tijdens bouwwerkzaamheden van de Noord/Zuidlijn snel reparaties te kunnen uitvoeren. In het tweede kwartaal zijn drie meldingen voor de vliegende brigade ontvangen. Bij de afhandeling van de meldingen bleek dat geen van deze meldingen een relatie had met werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn.

3. PROJECTBEHEERSING

3.1 Programma van Eisen

In het afgelopen kwartaal zijn geen wijzigingen ten opzichte van de vigerende projectopdracht van de Noord/Zuidlijn vastgesteld.

Voor een groot aantal geconstateerde verschillen tussen het Functioneel Programma van Eisen Noord/Zuidlijn en het Integraal Programma van Eisen Metronet Amsterdam is het inhoudelijk onderzoek afgerond. Waar nodig zullen wijzigingsvoorstellen worden voorbereid en in procedure worden gebracht. In sommige gevallen houden deze wijzigingsvoorstellen in dat geaccepteerd wordt afgeweken van het IPvE Metronet Amsterdam. Andere wijzigingen hebben betrekking op het aanpassen van het FPvE Noord/Zuidlijn mits deze opgevangen kunnen worden binnen het bestaande projectbudget en geen gevolgen hebben voor de planning.

Het onderzoek over de demarcatie en belegging van de scope van de maaiveldvoorzieningen rondom de stationstoegangen en nooduitgangen is voortgezet. Het overleg met Stadsdeel Centrum over de inrichtingsplannen van de Rode Loper is gecontinueerd, wat heeft geleid tot een limitatieve voorzieningenlijst. Uitgangspunt voor het onderzoek en de gesprekken is het Werkend Vervoerssysteem Noord/Zuidlijn.

3.2 Planning

In deze paragraaf wordt ingegaan op de wijzigingen van de projectplanning en de verwachte haalbaarheid van de datum start exploitatie Noord/Zuidlijn. De haalbaarheid van de start exploitatiedatum wordt uitgedrukt in een kanspercentage. Dit percentage geeft aan met welke kans de oplevering van het project binnen de betreffende datum gerealiseerd kan worden. De hoogte van de kans is afhankelijk van de voortgang op de planning en het risicoprofiel op de nog uit te voeren activiteiten. Deze analyse vindt elk kwartaal plaats. Hoe hoger de haalbaarheidskans is hoe waarschijnlijker het is dat binnen de betreffende datum opgeleverd kan worden.

3.2.1 Projectplanning

Referentie

De uitgangsdatum voor de start exploitatie is ongewijzigd oktober 2017. In de berekening van deze datum is rekening gehouden met risico's en onzekerheden op de planning.

De deterministische einddatum (waarbij geen rekening is gehouden met risico's en onzekerheden) is ongewijzigd ten opzichte van het vorige kwartaal en sluit op oktober 2016.

Voortgang (deterministische) projectplanning

Door een gewijzigde fasering van de betonwerkzaamheden als gevolg van een nadere uitwerking van het ontwerp is de De Ruyterkade vier weken later gereed dan eerder gepland. Hierdoor zal ook het afzinken van de IJ-tunnel vier weken opschuiven.

Bij de sloopwerkzaamheden van de westelijke rijtuigkap aan het Voorplein (CS) is aanvullend twee weken vertraging opgetreden ten opzichte van het vorige kwartaal door o.a. de toepassing van een trillingsvrije sloopmethode. Beide vertragingen hebben geen gevolgen voor start exploitatie. Door het toepassen van een compartimenteringswand in station Vijzelgracht als beheersmaatregel ontstaat er meer speling voor het doorboor moment van de tunnelboormachines. Hierdoor kan Saturn eerder de STS (shield transfer system) opbouwen waarin de boorkop wordt opgevangen en getransporteerd door het station. De maatregel was reeds voorzien in het budget voor het onder verhoogde luchtdruk ontgraven van station Vijzelgracht.

3.2.2 Haalbaarheid start exploitatie Noord/Zuidlijn

Het afgelopen kwartaal is een risicoanalyse op de (deterministische) planning uitgevoerd. Hieruit volgt dat de haalbaarheid van oktober 2017 ten opzichte van het vorige kwartaal is gestegen van 65% naar 70%. Deze positieve ontwikkeling wordt vooral veroorzaakt doordat de risico's voor wat betreft het atmosferisch ontgraven van station Vijzelgracht en het boorproces vanuit Zuid zijn afgenomen door geboekte voortgang. Daarnaast is er een afname in het risicoprofiel voor de doorlooptijd van de werkzaamheden voor Transporttechniek en afbouw doordat alle aanbieders tijdens de aanbesteding een kortere doorlooptijd hebben aangeboden. Tegenover deze positieve ontwikkeling is er sprake van een toename van het risicoprofiel voor wat betreft de logistieke afstemming tussen het boorproces en de diepe stations. Dit wordt veroorzaakt doordat in de detailuitwerking van de activiteiten op het raakvlak tussen beide contracten zaken complexer blijken te zijn dan eerder was aangenomen. Inmiddels is intensief overleg met alle partijen gaande en wordt op basis van 4-dimensionale weergaven van de ontwerpen de risico's op het raakvlak zo goed als mogelijk beperkt.

Met de aannemer van de diepe stations zullen de gesprekken over de fase na ontgraven tot oplevering vervolgd worden. Het doel is om de planningsonzekerheid voor deze fase te reduceren. Beoogd wordt om tot nieuwe afspraken te komen die passend zijn binnen het huidige planningskader. Daarnaast wordt de planning voor de systeemintegratiefase verder uitgewerkt en waar mogelijk geoptimaliseerd.

3.3 Financiën

De commissie Veerman heeft in 2009 geadviseerd om het budget voor de Noord/Zuidlijn zodanig te bepalen dat de kans 95% is dat het budget (meer dan) voldoende is en dat er maar een kans van 5% bestaat dat het budget een tekort vertoont. Dit wordt ook uitgedrukt als een onderschrijdingskans van 95%. Om deze 95% te halen heeft de commissie Veerman berekend dat € 3,1 miljard (prijspeil 2008) gereserveerd zou moeten worden als budget voor het project. Deze € 3,1 miljard wordt sindsdien in de kwartaalrapportages de "Veerman-referentie" genoemd. Het is als het ware het uitgangsbudget waarmee de nieuwste uitgavenprognoses van kwartaal tot kwartaal worden vergeleken.

Onderdeel van het bedrag van € 3,1 miljard was een voorziening voor "kleine kans – groot gevolg" risico's ter hoogte van € 110,4 miljoen. In het 1^e kwartaal 2010 werd besloten om deze voorziening vooralsnog niet te dekken. Door de lagere dekking werd ook de 95% onderschrijdingskans niet gehaald. De prognoses in de kwartaalrapportages (paragraaf 3.3.2) wordt gepresenteerd op basis van de 95% onderschrijdingskans, dus hoeveel geld er nodig is om 95% kans te hebben dat het budget (meer dan) voldoende is. Vervolgens wordt deze prognose vergeleken met het actueel door het bestuur beschikbaar gestelde budget. Daarbij wordt elk kwartaal de haalbaarheid van het actuele budget in een kanspercentage uitgedrukt. Dit percentage geeft aan hoe groot de kans is om binnen het budget het project op te leveren.

3.3.1 Monitoring budget en prognose

In de onderstaande tabel is de ontwikkeling van de prognose en het budget weergegeven over de afgelopen kwartalen vanaf het moment dat de commissie Veerman heeft geadviseerd om € 500 miljoen aan het projectbudget toe te voegen.

EUR x miljoen		[1]	[2]	[3]	[4] = [1]-[3]	[5] = [2]-[3]	[6]	[7]	[8]
Kwartaal	Prijspeil	Veerman referentie	Projectbudget	Prognose (95%-waarde)	Verschil Veerman	Verschil projectbudget	Haalbaarheid % "Veerman"	Haalbaarheid % projectbudget	Voorzieningen %
Q4-2009	2009	3.130,2	2.630,2	3.130,2	0,0	-500,0	95%	<1%	17%
Q1-2010	2009	3.130,2	2.630,2	3.130,2	0,0	-500,0	95%	<1%	17%
Q2-2010	2009	3.130,2	3.019,8	3.130,2	0,0	-110,4	95%	40%	30%
Q3-2010	2010	3.160,8	3.050,4	3.177,7	-16,9	-127,3	90%	35%	27%
Q4-2010	2010	3.160,8	3.115,4	3.166,7	-5,9	-51,3	94%	79%	32%
Q1-2011	2010	3.160,8	3.118,7	3.163,7	-2,9	-45,0	94%	81%	33%
Q2-2011	2010	3.160,8	3.118,7	3.154,3	6,5	-35,6	96%	84%	34%

Legenda kolommen:

[1] Veerman referentie: door Cie Veerman genoemd bedrag € 3,1 mrd (pp'08) tegen actueel prijspeil

[2] Projectbudget : door de Gemeenteraad geaccordeerd projectbudget inclusief Risicofonds

[3] Prognose : prognose einde werk op basis van de bovengrens (95%-waarde)

[4] en [5] : berekende verschillen tussen prognose einde werk en Veerman referentie respectievelijk projectbudget

[6] en [7]: de kans waarbinnen de Veerman referentie respectievelijk het projectbudget wordt gebleven gegeven de prognose

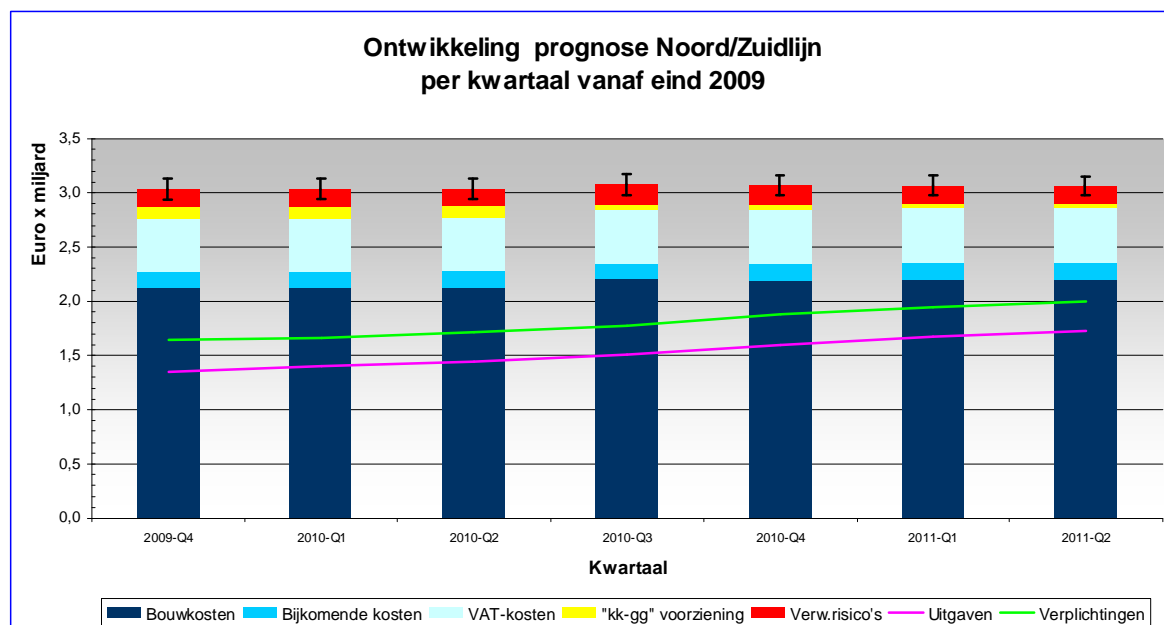
[8] : totaal nog vrij beschikbaar budget Onvoorzien + Risicofonds voor de nog voorzienbaar te betalen kosten tot einde werk

Ten opzichte van het vorige kwartaal is het voorzieningenniveau tot einde werk gestegen van 33% naar 34%. Deze stijging wordt veroorzaakt door:

- er is ten opzichte van het vorige kwartaal een daling van € 9,4 miljoen in de prognose uitgaven tot einde werk.
- er is in het afgelopen kwartaal € 64,3 miljoen betaald waarmee de onzekerheid voor nog toekomstige uitgaven is afgenomen ten opzichte van het vorige kwartaal.

De haalbaarheid van de "Veerman" referentie en van het projectbudget is het afgelopen kwartaal gestegen van 94% naar 96%. De haalbaarheid van het projectbudget is het afgelopen kwartaal gestegen van 81% naar 84%. Dit wordt veroorzaakt door de daling van de prognose einde werk met € 9,4 miljoen het afgelopen kwartaal. De haalbaarheid van het projectbudget ligt nog steeds lager dan de "Veerman" referentie omdat de resterende extra voorziening voor "kleine kans – groot gevolg" risico's ad. € 42,1 miljoen voorsnog niet gedekt is.

In onderstaande figuur is aangegeven wat de ontwikkeling van de prognose is vanaf Q4-2009 met daarin weergegeven de cumulatieve stand van de verplichtingen en uitgaven.



3.3.2 Mutaties budget en prognose in de afgelopen verslagperiode

De ontwikkeling van het budget, de prognose en de verschillen tussen budget en prognose is als volgt:

Tabel 1: budget en prognose Noord/Zuidlijn

In EURO x miljoen	Budget			Prognose			Verskil budget-prognose		
	Q1-2011 pp'2010 [1]	Mutaties [2]	Q2-2011 pp'2010 [3]=[1]+[2]	Q1-2011 pp'2010 [4]	Mutaties [5]	Q2-2011 pp'2010 [6]=[4]+[5]	Q1-2011 pp'2010 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q2-2011 pp'2010 [9]=[7]+[8]
Bouwkosten	2.201,2	-0,4	2.200,8	2.196,6	1,1	2.197,7	4,6	-1,6	3,1
Bijkomende kosten	146,1		146,1	162,3		162,3	-16,2		-16,2
VAT-kosten	499,9	0,7	500,6	500,8	0,6	501,4	-0,9	0,2	-0,7
Subtotaal exclusief risico's	2.847,2	0,3	2.847,5	2.859,7	1,7	2.861,3	-12,5	-1,4	-13,9
Risico's	271,5	-0,3	271,2	262,0	-11,1	250,9	9,5	10,8	20,3
Extra voorziening 'kk-gg' risico's ¹⁾				42,1		42,1	-42,1		-42,1
Subtotaal risico's	271,5	-0,3	271,2	304,0	-11,1	293,0	-32,5	10,8	-21,8
Totaal Noord/Zuidlijn	3.118,7		3.118,7	3.163,7	-9,4	3.154,3	-45,0	9,4	-35,6

¹⁾ Betreft een extra voorziening voor risico's met een kleine kans van optreden maar met een groot gevolg

Budgetmutaties

Het totale projectbudget is ongewijzigd het afgelopen kwartaal. Er is het afgelopen kwartaal een aantal goedgekeurde wijzigingsvoorstellen verwerkt waardoor deelbudgetten zijn verschoven tussen de verschillende kostensoorten. Er is hierbij €0,3 miljoen onttrokken uit het Risicofonds vanwege het opgetreden risico van verrotte kopschotten van de zinktunnelelementen die al enige jaren in de Suez-haven liggen te wachten voor de afzinkoperatie. De houten kopschotten die de tunnelelementen afsluiten moesten vervangen worden. De overige wijzigingen betroffen budgetneutrale verschuivingen tussen verschillende contractclusters binnen het project.

In het volgende kwartaalrapport wordt de indexering van prijspeil 2010 naar 2011 verwerkt in de cijfers. De opgave hiervoor is reeds gewisseld met Concern Financiën en verwerkt in de begroting 2012. Daarnaast zullen in ieder geval de volgende wijzigingsvoorstellen budgettair verwerkt worden die (deels) uit het Risicofonds worden gedekt:

- de kosten i.v.m. de risicoreducerende maatregel aangaande de gewijzigde boorfaserings (parkeren boormachine voor Vijzelgracht i.p.v. wachten in Ceintuurbaan) zoals gerapporteerd in Q1-2011
- tekort Schadebureau zoals gerapporteerd in Q1-2011
- nadelig resultaat verkoop incidentpanden Vijzelgracht zoals gerapporteerd in Q1-2011
- tekort onderhandelingsresultaat Saturn zoals gerapporteerd in dit kwartaalrapport.
- aanpassingen n.a.v. de technische uitwerking van de beschikbaarheidseisen C2000 systeem zoals gerapporteerd in dit kwartaalrapport.

Mutaties prognose

In totaal is ten opzichte van het vorige kwartaal de prognose tot einde werk per saldo met €9,4 miljoen gedaald. De ontwikkeling binnen de hoofdkostensoorten is als volgt:

Bouwkosten (+ € 1,1 mln.)

De prognose bouwkosten is per saldo met €1,1 miljoen gestegen. Deze per saldo stijging bestaat uit meevallers als gevolg van gunstige tussentijdse afrekeningen voor contracten in Amsterdam Noord en Zuid (-/- €2,7 mln.). Daartegenover is er sprake van een verschuiving van de risico's naar de bouwkosten ad. €2,5 miljoen doorgevoerd met betrekking tot de overeengekomen contractwijziging met booraannemer Saturn. De contractwijziging heeft betrekking op de overeengekomen investeringskosten in verband met het in december 2009 genomen bestuurlijke besluit om vanuit Zuid (Scheldeplein) te gaan boren en de tijdgebonden kosten als gevolg van de gewijzigde boorplanning doordat station Vijzelgracht onder verhoogde luchtdruk moet worden ontgraven. Het onderhandelingsresultaat blijft binnen het beschikbare projectbudget.

De overige stijging ad. €1,3 miljoen heeft grotendeels betrekking op extra tijdelijke maatregelen op maaiveldniveau bij het Scheldeplein, extra veiligheidsmaatregelen voor onderdaks werken

bij het Voorplein en extra kosten met betrekking tot de werkzaamheden bij de zinksleuf onder het Centraal Station.

VAT-kosten (+ € 0,6 mln.)

Per saldo is de prognose VAT-kosten met € 0,7 miljoen gestegen. Dit wordt veroorzaakt door een toename van € 0,7 miljoen als gevolg van verwerkte wijzigingsvoorstellen waarbij (budgetneutraal) kosten verschuiven van Bouw naar VAT. Daarnaast is er sprake van een afname van € 0,1 miljoen doordat de werkzaamheden in Noord en Zuid grotendeels zijn afgerond.

Risico's (-/- € 11,1 mln.)

De prognose van de financiële risico's is per saldo met € 11,1 miljoen gedaald door diverse bijstellingen in het risicodossier. Belangrijkste oorzaken voor de afname zijn het verschuiven van risico's naar de bouwkosten aangaande de overeengekomen contractwijziging met Saturn (zie ook toelichting bij Bouwkosten), de afname van het risico voor tijdgebonden kosten op het kritiek pad en bij Centraal Station en de afname in de spreiding van het financiële risicoprofiel, zijnde het verschil tussen de verwachtingswaarde en de bovengrens (95%-waarde).

Extra voorziening "kk-gg" risico's

De prognose is ongewijzigd en bedraagt € 42,1 miljoen (€ 110,4 miljoen -/- € 68,3 miljoen overdruk Vijzelgracht).

Vershil budget-prognose

Het totaal geprognosticeerde tekort (o.b.v. de 95%-waarde) is ten opzichte van het vorige kwartaal gedaald met € 9,4 miljoen (van € 45 mln. naar € 35,6 mln. zie tabel 1). Dit wordt veroorzaakt doordat de prognose is gedaald. Het actueel geprognosticeerde tekort van € 35,6 miljoen bestaat uit:

- € 42,1 miljoen extra voorziening "kk-gg" risico's
- -/- € 6,5 miljoen autonoom verschil prognose versus budget (was vorig kwartaal + € 2,9 mln.).

3.3.3 Dekking

Tabel 2: dekking van het projectbudget

In EURO x miljoen	Begroting			Prognose			Vershil begroting-prognose		
	Q1-2011 pp'2010 [1]	Mutaties [2]	Q2-2011 pp'2010 [3]=[1]+[2]	Q1-2011 pp'2010 [4]	Mutaties [5]	Q2-2011 pp'2010 [6]=[4]+[5]	Q1-2011 pp'2010 [7]=[1]-[4]	Mutaties [8]=[2]-[5]	Q2-2011 pp'2010 [9]=[7]+[8]
Rijk	1.129,6		1.129,6	1.128,8		1.128,8	0,8		0,8
Regio	119,6		119,6	133,4	1,4	134,8	-13,8	-1,4	-15,2
Parkeergarage Rokin	57,4		57,4	57,4	-10,8	46,6		10,8	10,8
Subtotaal bijdragen derden	1.306,6		1.306,6	1.319,6	-9,4	1.310,2	-13,0	9,4	-3,6
Gemeente (incl. risicofonds)	1.812,1		1.812,1	1.844,1		1.844,1	-32,0		-32,0
Totaal dekking	3.118,7		3.118,7	3.163,7	-9,4	3.154,3	-45,0	9,4	-35,6

Begroting

De begroting is afgelopen kwartaal ongewijzigd gebleven. In het volgende kwartaal zal de indexering van prijspeil 2010 naar 2011 verwerkt worden in de tabel.

Prognose

Per saldo neemt de prognose voor de dekking met € 9,4 miljoen af waardoor met de prognose dekking aangesloten wordt op de prognose van de kosten tot einde werk per ultimo Q2-2011 (zie ook paragraaf 3.3.2)

De prognose voor de regiobijdrage is afgelopen kwartaal verhoogd met € 1,4 miljoen als gevolg van een ontvangen beschikking van het fonds BonRoute die hoger is dan eerder werd aangenomen.

Door bureau Goudappel Coffeng is het afgelopen kwartaal een analyse op het mogelijke verkoopresultaat gemaakt voor de in aanbouw zijnde parkeergarage Rokin. Hiervoor is in

tegenstelling tot de vorige analyses (2005, 2006 en actualisatie 2008), waar deels met globale aannames is gewerkt, gebruik gemaakt van detail ontwerpgegevens en een programma van eisen voor de inrichting en exploitatie. Tevens is financieel doorgerekend met een exploitatiemodel in plaats van een investeringsmodel dat bij de vorige analyses werd gebruikt, waardoor niet alleen de financieringslasten van de investering voor de bouw maar die van de volledige verkoopwaarde meewegen in de berekening. De insteek van de actualisatie is strikt analytisch geweest waarbij het aspect "goodwill" in de mogelijke meeropbrengst buiten beschouwing is gelaten. Besloten is om de marktwaarde nog nader te onderzoeken om zo een robuuster beeld te krijgen over het mogelijke verkoopresultaat. Voorzichtigheidshalve is op basis van het signaal uit het analytische tussenresultaat de sluitpost voor de prognose dekking van dit kwartaal ad. -/- € 10,8 miljoen, ten laste van de post (meeropbrengsten) parkeergarage Rokin gebracht. De verwachting is dat in de tweede helft van 2011, met naast de thans gemaakte analytische analyse ook een nader onderzocht beeld over de marktwaarde aspecten, de prognose van de (meer)opbrengsten van de parkeergarage Rokin met meer zekerheid bijgesteld kan worden.

3.3.4 Financiële voortgang

De financiële voortgang van het project wordt uitgedrukt in kengetallen met betrekking tot de uitgaven en ontvangsten:

Tabel 3: Kengetallen financiële voortgang

In EURO x miljoen	t/m	t/m	Wijziging [3]=[2]-[1]
	Q1-2011 [1]	Q2-2011 [2]	
Uitgaven:			
Verplicht	1.945,5	2.000,6	55,1
Betaald	1.668,6	1.732,9	64,3
Ontvangsten:			
Rijkssubsidie	756,7	775,2	18,5
Regio	119,6	119,6	
Parkeergarage Rokin			
Totaal ontvangsten	876,3	894,8	18,5

In het afgelopen kwartaal is € 64,3 miljoen betaald. Er is € 18,5 miljoen aan Rijksbijdrage ontvangen.

3.3.5 Mijlpalen met betrekking tot de Rijkssubsidie

Via voortgangsoverleg per kwartaal tussen Rijkswaterstaat en de dienst Noord/Zuidlijn wordt tijdig inzicht geboden in de realisering van de mijlpalen en de consequenties voor de kasstromen van het Ministerie van Infrastructuur & Beheer. Het kwartaalverslag is daarbij de onderbouwing van de declaraties.

In het tweede kwartaal van 2011 zijn de volgende mijlpalen gepasseerd:

- Mijlpaal 36, onderwaterbetonvloer zinksleuf onder CS gereed en stempels verwijderd
- Mijlpaal 46+47, verdeelhalvloer diepe put en middeldiepe put Voorplein gereed
- Mijlpaal 69A, tunnelboormachine 3 opgebouwd bij Scheldeplein exclusief volgwapens
- Mijlpaal 110, alle stempels in station Vijzelgracht geplaatst
- Mijlpaal 157, tracédeel 60, alle viaducten gestort

3.4 Risico's en onzekerheden

Elk project wordt bedreigd door risico's en onzekerheden. Daarom is risicomanagement een van de belangrijkste beheersaspecten die nodig is om de doelstellingen van het project zoveel als mogelijk te blijven waarborgen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de belangrijkste risico's en onzekerheden voor het project die actieve managementaandacht krijgen. Tevens wordt in deze paragraaf ingegaan op de grootste risico's waarbij de belangrijkste beheersingsmaatregelen al genomen zijn. In een aantal gevallen is nog steeds aandacht voor de restrisico's, die nauwlettend in de gaten worden gehouden, totdat ze niet meer kunnen optreden.

Belangrijkste risico's en onzekerheden

Het betreft hier de belangrijkste risico's en onzekerheden waar op dit moment actieve managementaandacht naar uitgaat.

- *Grote plaatselijke verzakking als gevolg van het wegvallen van de druk van de Tunnelboormachine*
Ten aanzien van het traject startschacht (Damrak) naar station Rokin kan dit risico zich niet meer voordoen omdat beide tunnels zonder problemen zijn geboord. De ervaringen van het afgelopen kwartaal met de tunnelbuis die vanuit het Scheldeplein naar station Ceintuurbaan wordt geboord zijn positief. Voor de nog te boren tunnels blijft dit risico echter nog wel bestaan. Alles is in het werk gesteld om de kans op dit risico tot een minimum te beperken.
- *Cosmetische en/of constructieve schade aan panden door bovennormale zettingen*
Er is vertrouwen dat de zich inmiddels bewezen beheersmaatregelen (traject Damrak-Rokin), zoals in voorgaande rapportages is toegelicht, ook afdoende zullen zijn voor de nog te boren tunnelbuizen. Desalniettemin zal de aandacht voor dit risico niet verminderen zolang er nog geboord wordt.
- *Ontwerpfouten en mogelijke lacunes tussen de projectopdracht en het ontwerp*
Het risico behelst het onvoldoende aansluiten van verschillende projectonderdelen door ontwerpfouten en de mogelijke 'witte vlekken' in het ontwerp, waardoor achteraf alsnog aanpassingen nodig zijn die zowel financieel als planningsgevolgen kunnen hebben. Dit risico wordt beheerst door verbeterd raakvlakmanagement. De komende periode zal veel aandacht besteed worden aan de integratie van de afzonderlijke componenten van het vervoersysteem. De strategie en een aanzet voor de organisatorische inbedding is in ontwikkeling, die naar verwachting in het derde kwartaal kan worden vastgesteld.
- *Hinder door trillingen en laag frequent geluid*
Het risico bestaat dat tijdens de exploitatiefase er zich trillingen voordoen welke boven de norm uitstijgen. Het gaat hierbij zowel om trillingen die de metro veroorzaakt voor de omgeving, als trillingen van de bovenliggende trams die een negatief effect hebben op de passagiers in de metrostations. In het vierde kwartaal van 2010 heeft een gespecialiseerd bureau het ontwerp getoetst en is er een praktijkproef uitgevoerd in de geboorde oostelijke tunnel tussen de startschacht en station Rokin. De resultaten hiervan hebben in Q1-2011 aanleiding gegeven het risico te verlagen. De volgende stap in de beheersing is de verificatie op het spoorontwerp van de aannemer.
- *Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)*
Dit is het risico dat verschillende elektrische of elektronische systemen elkaar negatief beïnvloeden waarbij het functioneren van een of meerdere systemen in het geding komt. Bij de HSL-Zuid en Betuweroute heeft bijvoorbeeld de toepassing van 25.000 Volt op het nieuwe spoor negatieve effecten gehad op het treinverkeer dat op parallel gelegen spoor (1500 Volt) reed. Bij de Noord/Zuidlijn is in de boortunnel waar sprake is van een kleine diameter buis dit risico het grootst. Inmiddels zijn eisen ter voorkoming van dit probleem opgenomen in het in aanbesteding zijnde contract voor

- 21 -

Transporttechniek & Afbouw. De volgende beheersstap is een verificatie op het ontwerp van de zowel de aannemer voor Transporttechniek & afbouw als die van Signalling & Control en de ICT/Telecom componenten.

- *Safetycase en Integraliteit vervoerssysteem*
Voordat de metro in gebruik kan worden genomen, moet in de eindfase van het project de veiligheid van het vervoerssysteem (safetycase) en de integrale werking worden aangetoond. Er bestaat een risico dat dit onvoldoende kan worden aangetoond. Eventuele aanpassingen hebben tot gevolg dat de metrolijn later dan gepland opengesteld kan worden en er sprake zal zijn van meerkosten. Daarnaast zal het test- en integratieprogramma zodanig worden ingericht dat voldoende bewijsvoering vergaard wordt voor de safetycase. Het integraal veiligheidsplan is afgelopen kwartaal bijgesteld naar aanleiding van commentaar van de ISA-gegadigden (independent safety assessor) en commentaar van DIVV. Afgelopen kwartaal is gestart met het opstellen van een strategie voor de systeemintegratie. De aanbesteding van de ISA – welke een belangrijke rol speelt in de veiligheidsbewijsvoering - is gaande waarbij verwacht wordt dat eind augustus de selectie plaatsvindt. De strategie voor de systeemintegratiefase is in ontwikkeling en kan in het derde kwartaal worden vastgesteld. Met het GVB wordt gesproken om tot samenwerkingsafspraken te komen voor deze fase.

Beheerste risico's

Het betreft hier risico's waarvan de belangrijkste beheersmaatregelen inmiddels genomen zijn of waarvan de maatregelen genomen zullen gaan worden op het moment dat dit volgens de projectplanning opportuun wordt. De eventuele restrisico's blijven gemonitord worden totdat het risico zich niet meer kan voordoen.

- *Uitloop oplevering Centraal Station en Zinktunnel*
De door het bevoegd gezag geaccordeerde beheersmaatregelen voor de lekkende combiwand zijn afgelopen kwartaal uitgevoerd. Er bestaat nog een gering restrisico dat de maatregelen in de praktijk niet afdoende blijken te zijn. In dat geval zal de onderwaterbetonvloer op grote diepte (ca. 60 meter) verankerd moeten worden wat een aanzienlijke vertraging voor de oplevering van deze contracten tot gevolg zal hebben (een Kleine Kans Groot Gevolg risico).
- *Opbarsten bodem station Vijzelgracht*
Nu het besluit tot het deels (vanaf -26 m NAP) onder verhoogde luchtdruk uit te graven van station Vijzelgracht is genomen, resteert er nog slechts een klein restrisico dat de bodem kan opbarsten. Dit restrisico wordt bewaakt en gemonitord totdat de fundatievloer gestort is. De werkzaamheden onder verhoogde luchtdruk zijn gestart en lopen naar verwachting tot eind dit jaar/begin volgend jaar.
- *Verzakking c.q. bezwijken walmuur Natte Damrak*
Zeker is gesteld dat de walmuur kan niet meer bezwijken nu ook het vrieslichaam is ontdooid. Echter, er blijkt nog steeds sprake te zijn van een (niet met het oog waarneembare) zetting waardoor mogelijk later lokaal herbestrating nodig zal zijn.
- *Lekkende/bezwijkende diepwanden Vijzelgracht als gevolg van grondinsluitingen*
Voor station Vijzelgracht is er nog een restrisico aanwezig omdat de bouwput nog niet geheel uitgegraven is. De beheersmaatregelen zijn het vriezen van de diepwandvoegen en vervolgens ontgraven onder overdruk.
- *Geluidsoverlast nabij startschacht en diepe stations*
Bij de startschacht Damrak zal de geluidsdempende hal tot einde 2011 blijven staan. Alle benodigde ontheffingen en vergunningen t.b.v. werkzaamheden voor de diepe stations en het boren vanuit Zuid zijn verleend.

- *Raakvlakrisico's in relatie tot planning*
In de afgelopen periode zijn de (logistieke) afhankelijkheden tussen het boorproces en de werkzaamheden in de stations verder in detail (4D) uitgewerkt. Op basis van deze exercitie worden werkafspraken op detail uitvoeringsplanning gemaakt met betreffende partijen. De ervaring leert dat sommige eerder gedane aannames bijstelling behoeven die zonder deze uitwerking pas te laat naar boven zouden komen met waarschijnlijk grotere gevolgen van dien. De planning voor de systeemintegratiefase wordt momenteel nader in detail uitgewerkt. Op het moment dat de aannemers voor Transporttechniek & Afbouw en Signalling & Control geselecteerd zijn zal de planning verder worden gehard.
- *Incidenten (risico's met een kleine kans maar een groot gevolg – zgn. KKGK-risico's)*
Er bestaat een zeer kleine kans dat risico's uit deze categorie zich voordoen. De gevolgen zijn echter groot. Enkele voorbeelden zijn schade aan de tunnelelementen tijdens het afzinken in het IJ, het aantreffen van grote obstakels in de ondergrond tijdens het boorproces, het bezwijken van het hoofdlager van de tunnelboormachine en brand tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden. De projectorganisatie schenkt grote aandacht aan het voorkomen van dergelijke incidenten. Preventieve maatregelen ter voorkoming van deze risico's zijn of worden al genomen.

Exogene risico's

Het betreft hier risico's waar de dienst Noord/Zuidlijn vrijwel geen invloed op heeft maar die wel van invloed kunnen zijn op de projectreferenties (scope, tijd en geld) van het project. Deze risico's zijn aandachtspunten voor het bestuurlijk niveau. Voor de eventuele gevolgen van deze risico's zijn geen voorzieningen opgenomen in de planning en/of budget.

- *Financiering Stadsregio Amsterdam (AMSYS)*
Voor de activiteiten aangaande Signalling, ICT/Telecom en test- en proefbedrijf op het bestaande metronet en mogelijke aanpassingen in verband met wijzigende vervoersprognoses, zal een belangrijke financiële bijdrage van de Stadsregio Amsterdam (SRA) nodig zijn (zie hoofdstuk 2.2). Op dit moment zijn alleen de kosten voor het deel dat betrekking heeft op de Noord/Zuidlijn gedekt. Discussie over de financiering van het bestaande net heeft gevolgen voor de planning van de Noord/Zuidlijn, omdat de aanbesteding zowel betrekking heeft op het bestaande net als het Noord/Zuidlijn-deel. Onvoldoende financiering kan tot gevolg hebben dat nieuwe aanbestedingen moeten worden uitgeschreven waardoor minimaal een jaar wordt verspeeld. Dit heeft direct gevolg voor de oplevering van de Noord/Zuidlijn.
- *Werken voor derden*
Een aantal werken wordt in opdracht van derden (zoals stadsdeel Noord, Noordwaarts, DIVV, Zuidas) gerealiseerd door Dienst Noord/Zuidlijn. Het betreft hier bijvoorbeeld de verlaagde ligging van de Nieuwe Leeuwarderweg, het realiseren van stadsparkbruggen in Amsterdam-Noord, activiteiten voor project IJSEI en verbeteringen maaiveld bij de RAI. Voor een aantal zaken bestaat verschil van mening over de financiële bijdrage van betreffende partijen. Indien de door de Noord/Zuidlijn verwachte opbrengsten niet geïnd kunnen worden, zal de gemeentelijke bijdrage aan de financiering van de Noord/Zuidlijn stijgen. In het afgelopen kwartaal zijn bindende afspraken gemaakt met dienst Zuidas over de bijdrage voor de verbeteringen maaiveld bij de RAI.
- *Invloed vervoerder op (tijdige) oplevering werkend vervoersysteem NZL*
Om het werkend vervoersysteem Noord/Zuidlijn met succes en op tijd op te leveren is een tijdige betrokkenheid van de toekomstige vervoerder essentieel. Onzeker is wie de uiteindelijke vervoerder zal zijn, omdat volgens de afspraken in het regeerakkoord het openbaar vervoer in grote steden openbaar aanbesteed moet worden. Daarom wordt met het GVB gesproken op welke wijze de samenwerking en betrokkenheid kan worden ingevuld om het werkend vervoersysteem tijdig op te leveren. Zonder de participatie van de vervoerder in de voorbereiding voor een werkend vervoerssysteem zal de haalbaarheid van oktober 2017 lager zijn dan de gerapporteerde 70%.

- *Autotunnel De Ruyterkade (IJSEI)*

Het contract Centraal Station van de Noord/Zuidlijn heeft een belangrijk planningsraakvlak met project IJSEI (DIVV) waar de autotunnel bij De Ruyterkade onderdeel van is. Afgelopen kwartaal is gebleken dat - vanwege aanhoudende discussie en onhelderheid over de vereisten voor tunnelveiligheid - de kans reëel is dat zonder aanvullende voorzieningen de autotunnel niet voldoet aan de vigerende wet- en regelgeving (tunnelveiligheid). Hierdoor bestaat het risico dat de autotunnel niet vrijgegeven kan worden, waardoor de noodzakelijke omlegging van het verkeer op De Ruyterkade niet tijdig plaats kan vinden. Dit heeft tot gevolg dat de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn bij de De Ruyterkade ernstig stagneren met aanzienlijke financiële gevolgen van dien.

In het afgelopen kwartaal zijn op hoofdlijnen alternatieven onderzocht om de mogelijke vertraging op de Noord/Zuidlijn bij de De Ruyterkade te vermijden. Deze eerste resultaten zijn hoopvol waarbij de kosten voor aanvullende maatregelen beperkt lijken. Daarnaast heeft het College van B&W besloten om extra geld te alloceren voor het project IJSEI voor de tunneltechnische installaties opdat voldaan kan worden aan de tunnelveiligheidseisen.

4. KWALITEIT EN ORGANISATIE

4.1 Ontwikkelingen binnen de Dienst Noord/Zuidlijn

Op 12 april 2011 heeft het College van B&W besloten tot wijziging van de organisatie van het metro-systeem van Amsterdam. Basis voor dit besluit lag in adviezen van de auditoren Korf/Grinwis/Podt over de inbedding van de Noord/Zuidlijn-organisatie en een rapport van PwC over de organisatie van de Amsterdamse metro-activiteiten.

In het kader van dit besluit dienen de onderdelen Signalling & Control en ICT/Telecom op korte termijn van DIVV aan de DNZL te worden overgedragen. Op dit moment is het proces van overdracht in volle gang. Verwacht wordt dat de formele overdracht dit najaar wordt afgerond met een rapportage aan het bestuur.

Het College heeft eveneens besloten om uiterlijk 1 juli 2012 een Dienst Metro in te stellen. De nieuwe Dienst Metro zal bestaan uit de huidige DNZL en een aantal, deels nog nader te bepalen taken, die vanuit DIVV in de nieuwe Dienst Metro worden ondergebracht. Op basis van dit besluit is een projectgroep gestart om het collegebesluit te implementeren. De projectgroep wordt bemand door leden vanuit zowel DIVV als de DNZL met ondersteuning van de Bestuursdienst. De aansturing geschiedt door directeuren van de beide diensten waarbij de gemeentesecretaris als ambtelijk opdrachtgever fungeert. Inmiddels is een eerste plan van aanpak voor de vorming van de nieuwe Dienst Metro door de gemeentesecretaris goedgekeurd.

Omdat de komende tijd het zwaartepunt van de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn geleidelijk van de onderbouw naar de bovenbouw gaat, is een vacature gesteld voor een directeur Spoorbouw (bovenbouw).

4.2 Kwaliteitssysteem

De volgende nieuwe procedure is geactualiseerd of nieuw opgenomen in het kwaliteitssysteem van de dienst Noord/Zuidlijn:

- Procedure wijziging project referentie (aangepast)
- Procedure registratie en evaluatie piketmeldingen (nieuw)

Tevens is het afgelopen kwartaal het overkoepelende projectplan Noord/Zuidlijn geactualiseerd en door de directie vastgesteld.

4.3 Interne audits

In het afgelopen kwartaal is de audit op de procedure Wijziging Project Referentie en de procedure Planning afgerond. Voornaamste bevinding betrof de procedure wijziging project referentie. Hier is opgemerkt dat de procedure suggereert dat besluitvorming over wijzigingen synchroon verloopt met de administratieve afhechting. In de praktijk volgt de administratieve afhandeling echter op het proces van besluitvorming. De procedure is op dit vlak verduidelijkt.

Daarnaast is in het eerste kwartaal van 2011 een audit uitgevoerd op de procedures Inkoop en Inkomende Facturen, en de werking van de mandaatregeling DNZL. Er is geconstateerd dat het inkoopproces binnen de contractclusters op heldere en consistente wijze is geborgd. Mede de introductie van contractcontrollers heeft gezorgd voor aantoonbare naleving van regelgeving en voorschriften. Binnen de stafafdelingen bleken nog verbeterpunten te zijn die inmiddels zijn opgepakt. De procedure Inkoop wordt aangepast, met name op het gebied van werving en selectie van personeel en Gemeentelijke kaders. Er zijn tijdens de audit geen ongeregeldeheden (rechtmatigheid) aangetroffen in het inkoopproces en de afhandeling van facturen. De mandaatregeling blijkt binnen de DNZL te worden toegepast zoals vastgelegd.

In het tweede kwartaal van 2011 zijn de volgende interne audits uitgevoerd:

- § Systeemintegratie

§ Procedure Contract Mutaties Formulier en procedure Afwijkingsrapport (AWR/CMF)

De resultaten worden momenteel besproken en worden in het volgende kwartaalrapport opgenomen.

Op 8 juni 2011 heeft een nieuwe bijeenkomst plaatsgevonden van het Auditcomité Noord/Zuidlijn. Tijdens de bijeenkomst zijn de geplande, lopende en afgeronde interne en externe audits besproken.

4.4 Externe Audits

Er zijn het afgelopen kwartaal geen externe audits uitgevoerd.

5 OMGEVING EN COMMUNICATIE

5.1 Langs de lijn

Amsterdam-Noord

Op 4 juli was er een informatiebijeenkomst met als centraal thema de Nieuwe Leeuwarderweg, Daarnaast zijn diverse bewoners op de keet langs geweest voor uitleg over de stand van zaken rondom de geluidsschermen langs de Nieuwe Leeuwarderweg.

Centraal Station

Maandelijks werd de omgeving geïnformeerd over de werkzaamheden op en rond het Stationseiland en het Damrak via de bewonersbrieven van Coördinatie Stationseiland (CSE). Met de ondernemers op het Centraal Station vond regelmatig overleg plaats.

Stationseiland/Damrak

Geboorde tunnel tour

Op 28 mei, tijdens de open dag van de Noord/Zuidlijn, werd in de startschacht Damrak een looproute voor bezoekers in gebruik genomen. Via een vlonder kunnen bezoekers vanaf de trappentoren rechtstreeks ca. 150 meter onder begeleiding de oostelijke geboorde tunnelbuis inlopen. Op de open dag grepen 600 bezoekers hun kans: zij daalden af in de startschacht en bezochten de tunnel. Aan de rondleidingen van het informatiecentrum naar de tunnel (instap- en op aanvraag) namen tot nu toe bijna 400 geïnteresseerden deel. De belangstelling voor de rondleidingen is dus groot en gaan daarom de hele zomer door.

Informatie aan buurt

Op 30 mei was er buurtoverleg 'Natte Damrak' met ondernemers en omwonenden in de omgeving van het werkterrein Damrak. Daarbij is toelichting gegeven op de bouw van het laatste caisson van de Noord/Zuidlijn op het werkterrein Prins Hendrikkade.

Ook stuurde de Dienst Noord/Zuidlijn dit kwartaal een informatiebrief aan de bewoners in de buurt van het Natte Damrak over de vriesinstallatie op het werkterrein Prins Hendrikkade die medio juni in werking trad.

Rokin

Informatie aan buurt

In dit kwartaal zijn er twee informatiebrieven verstuurd aan bewoners en ondernemers in de omgeving van het Rokin. In de brieven is vooral het storten van de twee kopwanden uitvoerig behandeld. Ook het storten van de perronwanden en voorzetwanden is aan bod gekomen. Het bewoners/ondernemersoverleg (BCU) heeft in deze periode drie keer plaatsgevonden. Belangrijke zaken die besproken zijn: het storten van de wanden, het teruggeven van een deel van het bouwterrein aan de openbare ruimte, de aansluiting van de geboorde tunnels aan de noordzijde met het station en diverse zaken waarvoor het stadsdeel verantwoordelijk is. Tijdens de BCU van 19 april was wethouder Wiebes aanwezig om met de ondernemers te praten en te peilen wat er zoal leeft bij de ondernemers op het Rokin. Na de BCU is een groepje van de aanwezigen een kijkje gaan nemen in de bouwput. In mei is de Noord/Zuidlijn gestart met een eigen Facebook-pagina voor station Rokin. Doel is onder andere het aanboren van een nieuwe doelgroep uit de omgeving en het sneller kunnen verspreiden van actuele informatie.

Maatregelen/initiatieven

De ramen van panden aan de oostzijde op het Rokin zijn, in opdracht van de Noord/Zuidlijn, gewassen op zaterdag 4 juni.

Het Rokin is ook dit jaar weer opgefleurd met grote bloembakken met geraniums op het trottoir (Rode Loper). Aan de overzijde van de Rode Loper (oostzijde van het Rokin) zijn aan de lantaarnpalen geraniumbakken opgehangen. De bloembakken zijn op kosten van de Dienst Noord/Zuidlijn geplaatst.

Om de ondernemers in de buurt een beetje tegemoet te komen is aan de overkant van rederij Kooij een deel van het bouwterrein (tijdelijk) teruggegeven aan de openbare ruimte. Ook is er een verkeersdrempel geplaatst en is het zebrapad doorgetrokken richting de Langebrugsteeg. De verkeersmaatregelen zijn genomen om op deze locatie een veiliger oversteek voor voetgangers te maken. Bij de middendoorsteek van het bouwterrein, ter hoogte van de Wijde Lombardsteeg, is een laad- en losplek gecreëerd voor ondernemers uit de buurt.

Het pleintje achter Industria, waar de schacht was voor de preventieve maatregelen in verband met het boren, is in het eerste kwartaal opgeleverd en ingericht. Er zijn geen werkzaamheden meer. Verder zijn er nog een aantal plantenbakken geplaatst.

Vijzelgracht

Vorbereiding werken onder verhoogde luchtdruk

Op dinsdag 17 mei vonden twee bijeenkomsten plaats op de Vijzelgracht. Op die dag zijn zowel de pers als de omwonenden geïnformeerd over het werken onder verhoogde luchtdruk. Met beide groepen is een bezoek aan de bouwput gebracht. Er was veel belangstelling en de reacties waren positief.

Communicatie

Er zijn in deze periode 2 BCU's geweest: maandag 11 april en maandag 20 juni. De BCU van 16 mei verviel in verband met de informatiebijeenkomst over het werken onder verhoogde luchtdruk.

In de BCU van 11 april is een toelichting gegeven over 'stand van zaken gebouwresponsie'.

In juni werd een brief verspreid in de buurt van de Vijzelgracht over de risico's van het werken onder verhoogde luchtdruk, de beheersmaatregelen en 'what if ...'.

Half juni is de vriesinstallatie uitgezet en is de ammoniak uit de leidingen gepompt.

Omwonenden zijn persoonlijk op de hoogte gesteld met het oog op mogelijke reukhinder. Op 10 juli wordt de vriesinstallatie afgevoerd.

Vanaf mei heeft ook station Vijzelgracht een eigen Facebook-pagina. Doel is onder andere het aanboren van een nieuwe doelgroep uit de omgeving. Met deze Facebook-pagina kunnen we snel actuele informatie verspreiden over onze bouwput. Verder is Facebook laagdrempelig en snel. In juni hadden we 60 'vrienden'.

Op zondag 29 mei heeft de aannemer in de bouwput van station Vijzelgracht een aantal voegen aangetroffen waar water weglekte. Dit deed zich voor op het niveau van ontgraven (ongeveer -25 m onder NAP) aan de zuidoostkant en zuidwestkant.

De buurt is geïnformeerd over deze lekkende voegen, welke maatregelen getroffen zijn en wat de consequentie is voor de activiteiten op het bouwterrein. Ook berichtgeving via internet en Facebook.

Maatregelen/initiatieven

Op het bouwterrein staat een ventilator. Deze staat overdag op vol vermogen en wordt 's avonds teruggetoerd naar een laag niveau. Het geluid van deze ventilator wordt als zeer hinderlijk ervaren en levert regelmatig klachten op. Enerzijds klachten over het geluid, maar ook dat de ventilator na 19 uur niet teruggetoerd wordt. In beide gevallen zijn maatregelen genomen: de ventilator heeft een grondige onderhoudsbeurt gehad en er is een scherm voor geplaatst. Om het terugtoeren na 19 uur te waarborgen, is een procedure opgesteld. Steekproefsgewijs wordt gecheckt of het vermogen laag blijft. Bij het werken onder verhoogde luchtdruk vanaf juli staat de ventilator in elk geval niet meer zo hoog. Er wordt onder perrondakniveau uitsluitend gewerkt met elektrisch materieel waardoor er nauwelijks/geen uitstoot is.

Stads herstel is begonnen met het herstellen van de panden Vijzelgracht 4 t/m 8 en Eerste Weteringdwarsstraat 70.

In de derde week van juni zijn de ramen van de panden aangrenzend aan het bouwterrein weer gelapt. Dit gebeurt eens in de 3 maanden. Komende maanden wordt de frequentie op de Vijzelgracht verhoogd naar 1x per maand. Dit in verband met het afgraven van de laatste 5 meter.

Er lopen kleine initiatieven om de ondernemers langs het station te helpen met hun zichtbaarheid en promotie (doeken, verwijzingen, bordjes).

Ceintuurbaan:

Er zijn 2 bewonersbrieven uitgegaan.

Mitigerende Maatregelen/ Nooduitgangen

In het 2e kwartaal is het bouwterrein aan de Jozef Israelskade weer in gebruik genomen. Voor de passage van de boormachine moet de put weer open zijn om, indien noodzakelijk, bodemverstevigende maatregelen te treffen bij de passage van Brug 404. De verwachting is dat in het 3e kwartaal het bouwterrein aanzienlijk verkleind kan worden, om ten tijde van de vierde boor weer operationeel te zijn.

Eind juni is ook het bouwterrein in de Daniël Stalpertstraat weer in gebruik genomen. Dit voor de passage van Molly in het najaar van 2011. Alle omwonenden zijn via een bewonersbrief op de hoogte gebracht.

Boren vanaf het Scheldeplein

Boren in De Pijp

Op 18 april organiseerden Dienst Noord/Zuidlijn en het Schadebureau Noord/Zuidlijn een informatieavond voor bedrijven en bewoners van het noordelijke deel van de Pijp. Zij werden uitgenodigd via een uitgebreide brief met informatie over het boren van de tunnels tussen de stations Ceintuurbaan en Vijzelgracht, de bouwkundige opnames door het Schadebureau en de ondergrondse passage van de panden in de Pijp. De opkomst bij de bijeenkomst was laag (slechts zeven bewoners waren aanwezig) en er zijn enkele vragen uit de buurt binnengekomen naar aanleiding van de informatie. Aangekondigd is dat in de zomer van 2011 actief contact wordt gezocht met bewoners van de panden waar de boormachine onderdoor boort. Geïnventariseerd wordt wie er in de panden woont en met de bewoners worden eventueel afspraken gemaakt over verblijf in een hotel tijdens de passage van de boormachine.

Inzegening boormachine Molly

Op 28 april heeft de derde tunnelboormachine de naam Molly gekregen en is zij in de startschacht Scheldeplein ingezegend door de deken van Amsterdam. De naam 'Molly' is bedacht door groep 6 van de Peetersschool uit Amsterdam Zuid. Tijdens de ceremonie onthulden zij zelf de naam. De inzegening werd bovengronds, op het werkterrein, gevolgd door ca. 300 medewerkers, bewoners, ondernemers, relaties en media.

Buurt geïnformeerd over risico's boren

Eind april ontvingen bewoners en bedrijven langs het tunneltracé tussen het Scheldeplein en station Ceintuurbaan een uitgebreide brief over de risico's van het boren, de mogelijke gevolgen voor de buurt en hoe zij moeten handelen als er iets misgaat bij het boren. In aanvulling op de brief vond een spreekuur plaats waar niemand gebruik van heeft gemaakt.

Volg Molly via de pijl

Sinds eind mei is de voortgang van het boren weer digitaal te volgen via www.hierzijnwij.nu. Ook op straat kan iedereen weer zien waar de boormachine zich bevindt. De rode 'hier zijn wij nu' pijl markeert de positie van Molly en wordt twee keer per week verplaatst.

Brug 404 - Amstelkanaal

Half april is gestart met de inrichting van het werkterrein voor de mitigerende maatregelen bij brug 404. Vanuit de in 2008 aangelegde schacht zal de brug tijdens de passage van de derde en vierde boormachine worden gemitigeerd. De schacht is weer geopend en wordt de komende maanden in staat van paraatheid gebracht. Het werkterrein steekt minder ver uit in de Ferdinand Bolstraat, waardoor de ondernemers ter plaatse en het verkeer minder hinder van het bouwterrein ondervinden. In overleg met ondernemers rondom het werkterrein zijn verwijsborden geplaatst en is de bouwschutting verfraaid met Amsterdamse stadsgezichten.

Daniël Stalpertstraat

In juni wordt de schacht in de Daniël Stalpertstraat weer open gemaakt. In de straat komt dan weer een werkterrein waardoor deze wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer van en naar de Ferdinand Bolstraat.

Europaplein

Op 15 mei werd het Europaplein feestelijk heropend samen met de RAI en bewoners en ondernemers uit de omgeving.

Beethovenstraat

Er is dit kwartaal een informatiebrief verspreid met informatie over de rijstroken voor auto's en fietsers ter hoogte van het viaduct.

5.2 Informatiecentrum

Bezoekersaantallen

In het afgelopen kwartaal zijn in totaal 6.460 bezoekers in het informatiecentrum geweest. Daarvan kwamen 3.038 mensen met een groepsbezoek, 2.297 mensen bekeken de tentoonstelling op gewone dagen en 1.125 bezoekers hadden een andere informatievraag (VVV/OV).

Er zijn in totaal 137 groepen geweest. In totaal zijn er afgelopen kwartaal 140 rondleidingen, waarvan 5 in het Engels, gegeven. In deze periode zijn er ook 17 extra presentaties en lezingen gegeven. Een aantal groepen heeft zelf een programma verzorgd, zonder rondleiding.

Het grootste deel van de groepen, 124, combineerden een rondleiding met een bouwplaatsbezoek, hierbij rekenen we ook rondleidingen naar het uitkijkpunt Rokin en de startschacht.

Een groot deel van deze groepen is op een tijdelijke locatie op de Prins Hendrikkade ontvangen, omdat het informatiecentrum zelf verbouwd werd.

Instaprondeidingen

In het afgelopen kwartaal hebben 367 mensen deelgenomen aan de instaprondeidingen. In het totaal zijn er 29 instaprondeidingen gegeven.

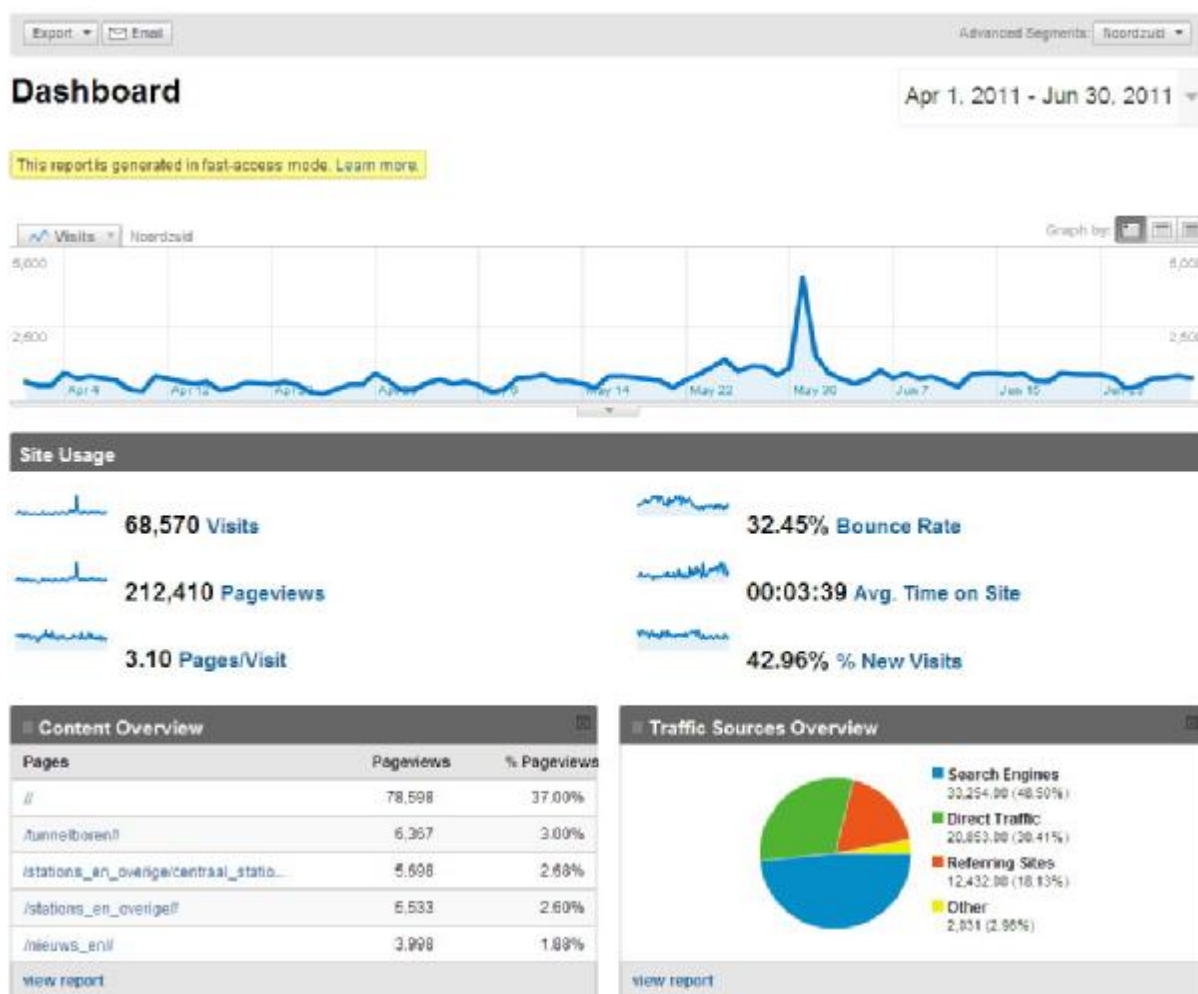
28 mei Heropening informatiecentrum en open dag

Op 28 mei was de open dag en de publiekopening van het informatiecentrum. Ruim 1500 mensen kwamen de geactualiseerde expositie bewonderen. De eerste reacties waren erg lovend.

5.3 Digitale media

Het aantal bezoeken van de websites noordzuidlijn.nl en hierzijnwij.nu is in het afgelopen kwartaal aanzienlijk toegenomen. De website Noordzuidlijn.nl sloot af op 68.570 bezoeken ten opzichte van 53.773 in het eerste kwartaal van 2011, een stijging van 28 procent. De website hierzijnwij.nu werd in het tweede kwartaal 74.894 bezocht. In het eerste kwartaal van 2011 haalde hierzijnwij.nu nog slechts 29.834 bezoeken. Daarmee steeg het aantal bezoeken van hierzijnwij.nu met een indrukwekkende 150 procent.

Overzicht bezoeken noordzuidlijn.nl in Q2 2011



Boren en invaren tunnelement onder CS populair.

Vooraf de campagnesite hierzijnwij.nu kent een opvallende stijging. De grote groei in bezoeken houdt verband met de start van het boren van de tunnel vanaf het Scheldeplein in mei. In navolging van de eerste twee geboorde tunnels tussen het Damrak en station Rokin in 2010, volgen wederom veel bezoekers dagelijks het boren van de tunnel vanaf Zuid. Naast het boren bracht hierzijnwij.nu ook het invaren en afzinken van de 130 meter lange tunnel onder het Centraal Station in beeld. Met het invaren van de tunnel onder het Centraal Station op 31 mei behaalde hierzijnwij.nu een absoluut dagrecord sinds haar lancering in 2010: 5.564 bezoeken. Maar ook de algemene website noordzuidlijn.nl haalt op 31 mei haar hoogste aantal bezoeken van het jaar: 4.371.

Facebook live

In het tweede kwartaal zijn we gestart met Facebook-pagina's voor de stations Ceintuurbaan, Rokin en Vijzelgracht. Wij zetten de Facebook-pagina's in om de bewoners en ondernemers

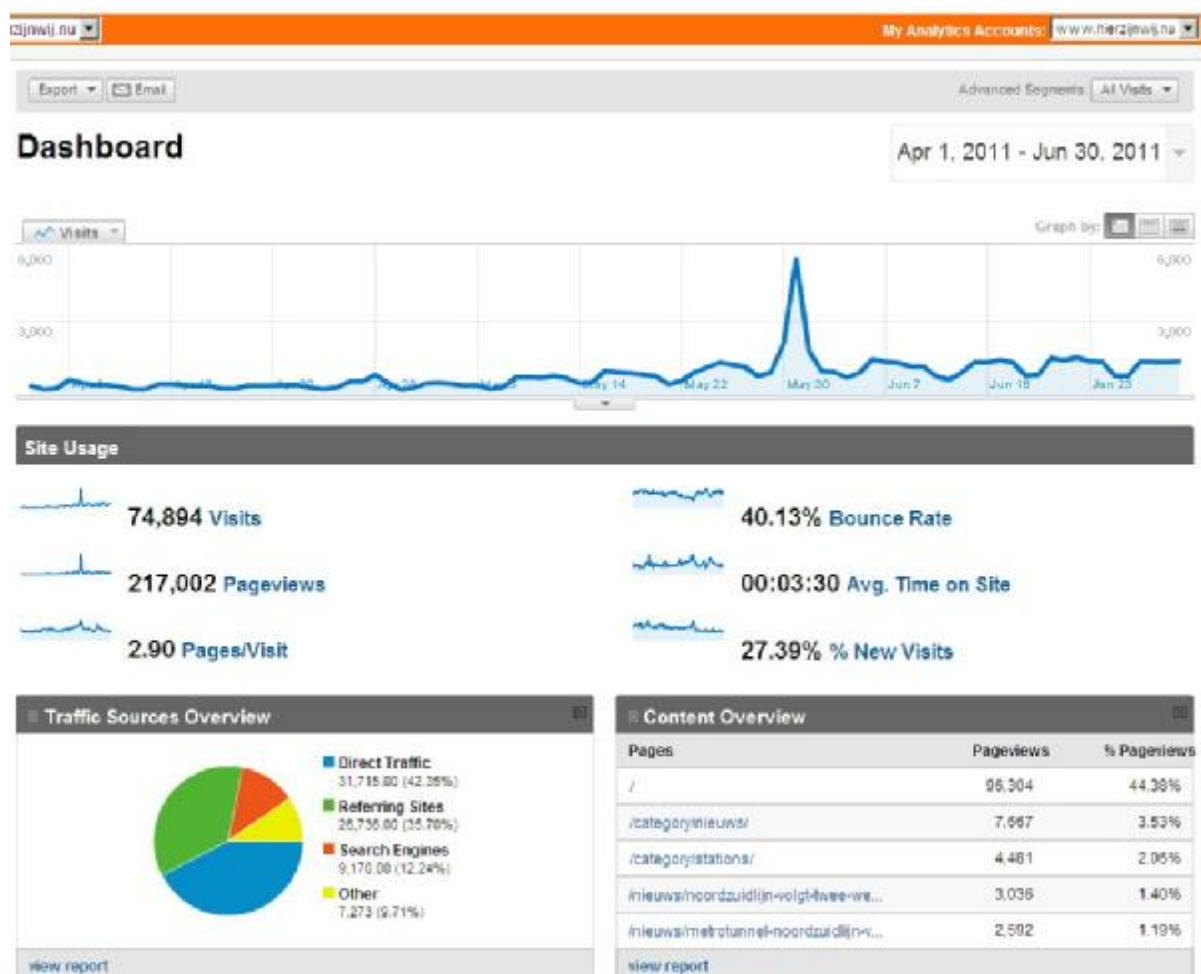
- 32 -

langs de stations te voorzien in de laatste informatie over de bouw. Daarnaast willen we het contact met de bewoners via Facebook bevorderen en willen we de verschillende meningen in de buurt zichtbaar maken. De Facebook-pagina's zijn al live, maar zullen in de loop van het derde kwartaal via een campagne officieel worden gelanceerd.

Cross mediale aanpak

De 'vloot' van digitale media van de Noord/Zuidlijn bestaat uit de algemene website noordzuidlijn.nl, de campagne website hierzijnwij.nu en de sociale netwerken Twitter, YouTube en Flickr. De digitale media zijn onderling verbonden. Ze vullen elkaar aan met verschillende vormen van informatie waarin elk medium een specifieke rol heeft. Gezamenlijke zorgen zij voor een groot bereik en bedienen verschillende externe doelgroepen. Omdat de verschillende media elkaar versterken spreken wij van een cross mediale aanpak.

Overzicht bezoeken hierzijnwij.nu Q2 2011



5.4 In de pers

Boek over Noord/Zuidlijn

Parool-journalist Bas Soetenhorst schreef een boek over de zaken die zijn misgelopen bij de Noord/Zuidlijn. Veel kranten en ook Radio 1 besteedden hier aandacht aan.

Inzegening Molly

Op 28 maart werd de derde boormachine in de startschacht aan het Scheldeplein gedoopt en ingezegend. Hoewel de persbelangstelling niet zo groot was als een jaar geleden bij de eerste

twee machines, kwam er toch een substantieel aantal journalisten op af met de nodige publiciteit tot gevolg.

Vorbereiding overdruk Vijzelgracht

De laatste fase van het afgraven in de bouwput Vijzelgracht moet onder verhoogde luchtdruk plaatsvinden. Vlak voordat de installatie aangezet zou worden kreeg de pers - na een technische briefing - de gelegenheid om een en ander te bekijken. Veel artikelen en reportages waren het gevolg.

Open Dag Noord/Zuidlijn

De jaarlijkse Open Dag van de Noord/Zuidlijn trok in absolute aantallen iets minder bezoekers dan vorig jaar, maar het project was wel volop in het nieuws na afloop. Dit jaar was de tunneltour de grote trekker, wat later onder meer in de Telegraaf terug te zien was met een foto.

Tunnelement onder het Centraal Station

Op 31 mei vond onder massale persbelangstelling het sluitstuk van 9 jaar werken onder Amsterdam Centraal plaats met het invaren en afzinken van het tunneldeel met het uiteindelijke metrostation onder het monumentale gebouw. Zowel landelijke en regionale televisie en radio waren hiervan getuige, evenals tientallen fotografen en verslaggevers van kranten en vakbladen. Het resultaat in de pers was overweldigend.

Overige Pers- en PR zaken

Het optreden van het Nederlands Philharmonisch Orkest in het Ondergronds Uitkijkpunt aan het Rokin leverde een aantal artikelen in vooral de regionale pers op.

Het feit dat er grond uit de Noord/Zuidlijn is gebruikt voor het weer leefbaar maken van de Volgermeerpolder kwam in diverse regionale media aan het licht door een interview met een van de betrokkenen.

BIJLAGE: Projectplanning per Q2-2011

